ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ІІМ М.БӨКЕНБАЕВ АТЫНДАҒЫ
АҚТӨБЕ ЗАҢ ИНСТИТУТЫНЫҢ

ХАБАРШЫСЫ
ВЕСТНИК

АКТЮБИНСКОГО
ЮРИДИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА
МВД РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН
ИМЕНИ М.БУКЕНБАЕВА

№ 2

2021

Ғылыми-тәжірибелік журнал
2020 жылдың қыркүйек айынан бастап
жылына төрт рет шығады

Научно-практический журнал
Выходит четыре раза в год
с сентября 2020 года

ISSN 2709-2925

«ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ІІМ М. БӨКЕНБАЕВ АТЫНДАҒЫ АҚТӨБЕ ЗАҢ ИНСТИТУТЫНЫҢ ХАБАРШЫСЫ» ҒЫЛЫМИ–ТӘЖІРИБЕЛІК ЖУРНАЛЫ

(№2 журнал 2021жылғы 30 маусымда өткізілген «Жол қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі мемлекеттік органдардың қызметі: өзекті проблемалар және оларды шешу жолдары» тақырыбындағы халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференцияның материалдарын қамтиды)

НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ «ВЕСТНИК АКТЮБИНСКОГО ЮРИДИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА МВД РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН ИМЕНИ М. БУКЕНБАЕВА»

(Журнал №2 содержит материалы международной научно-практической конференции на тему «Деятельность государственных органов по обеспечению дорожной безопасности: актуальные проблемы и пути их решения», состоявшейся 30 июня 2021 года)

SCIENTIFIC AND PRACTICAL JOURNAL «THE BULLETIN OF AKTOBE LAW INSTITUTE OF THE MINISTRY OF INTERNAL AFFAIRS OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN NAMED AFTER M. BUKENBAYEV»

(Journal № 2 contains materials of the international scientific and practical conference on the topic «Activities of state bodies to ensure road safety: actual problems and ways of their solution», held on June 30, 2021)

№ 2 2021

Ақтөбе, 2021

«ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ІІМ М. БӨКЕНБАЕВ АТЫНДАҒЫ АҚТӨБЕ ЗАҢ ИНСТИТУТЫНЫҢ ХАБАРШЫСЫ» ҒЫЛЫМИ–ТӘЖІРИБЕЛІК ЖУРНАЛЫ
2021 № 2

Құрылтайшы:
«Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрлігінің Малкеджар Бөкенбаев атындағы Ақтөбе заң институты» Республикалық мемлекеттік мекемесі.
2020 жылдан бастап шығады.
Журнал Қазақстан Республикасы Ақпарат және қоғамдық даму министрлігінің Ақпарат комитетінде тіркелген Тіркеу куәлігі: 2020 жылғы 23 сәуірдегі № KZ94VPY00022587.

Жауапты редактор:
Байсултанов А.Б. – заң ғылымдарының кандидаты.
Редакциялық алқа құрамы:
Н.А. Биекенов (з.ғ.д., профессор);
Е.О.Түзелбаев (з.ғ.д., профессор);
Ж.Р. Дильбарханова (з.ғ.д., профессор);
В.Г.Татарян (з.ғ.д., профессор);
З.С. Токубаев (з.ғ.д., профессор);
Т.К. Акимжанов (з.ғ.д., профессор);
В.А. Азаров (з.ғ.д., профессор, Ресей Федерациясы);
О.А. Авдеева (з.ғ.д., доцент, Ресей Федерациясы);
А.Ж.Нурушев (з.ғ.к., қауымдастырылған профессор)
Е.Т. Абеуов (з.ғ.к., қауымдастырылған профессор);
Г.Ж. Сулейманова (з.ғ.к.);
Е.К. Балымов (PhD докторы).

«Қазақстан Республикасы ІІМ М. Бөкенбаев атындағы Ақтөбе заң институтының хабаршысы» ғылыми–тәжірибелік журналы Қазақстан мен шет елдердің құқық қорғау органдарының ғалымдары мен практикалық практикалық қызметкерлерінің ғылыми зерттеулерінің нтижелерін ашық баспада жариялау мақсатында дайындалған.

Тіл: қазақ, орыс, ағылшын.

Жиілігі: тоқсанына бір рет.

Тақырыптық бағыт: заң ғылымдары, құқық қорғау қызметі, көпсалалы зерттеулер.

Таралу аумағы: Қазақстан Республикасы, ТМД елдері, алыс шет елдер.

Жауапты хатшы:
М.Д.Тулешев (з.ғ.м.)
Беттеу:
Тулеумухамбетов А.Б.

Редакцияға келіп түскен материалдар қайтарылмайды. Ғылыми және нақты сипаттағы қателіктер, дәлсіздіктер үшін автор (авторлар) жауап береді. Егер мақала қабылданбаса, редакция алқасы бас тарту себептері бойынша пікірталас жүргізбеу құқығын сақтайды. Материалдарды басқа басылымдарда пайдалануға редакцияның жазбаша келісімімен ғана жол беріледі. Журналға сілтеме міндетті түрде қажет.

Мекен жайы:
Қазақстан Республикасы ІІМ М. Бөкенбаев атындағы Ақтөбе заң институтының ғылыми-зерттеу және редакциялық-баспа жұмысын ұйымдастыру бөлімі.
030011, Қазақстан Республикасы, Ақтөбе қ., Курсанттар тас жолы,1.
вебсайт: www.aui-aktobe.kz
e-mail: mail@ aui-aktobe.kz

Басуға 15 шілде 2021ж. жіберілді.
А4 форматы. Офсеттік қағаз.
Ризографтық басылым.
Таралымы 200 дана.
Қазақстан Республикасы ІІМ М. Бөкенбаев атындағы Ақтөбе заң институты, 2021.

НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКИЙ ЖУРНАЛ
«ВЕСТНИК АКТЮБИНСКОГО ЮРИДИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА
МВД РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН ИМЕНИ М.БУКЕНБАЕВА»
2021 № 2

Собственник:
Республиканское государственное учреждение «Актюбинский юридический институт Министерства внутренних дел Республики Казахстан имени Малкеджара Букенбаева»
Издается с 2020 года.
Журнал зарегистрирован в Комитете информации
Министерства информации и общественного развития Республики Казахстан.
Регистрационное свидетельство № KZ94VPY00022587 от 23 апреля 2020 года.

Ответственный редактор:
Байсултанов А.Б. – кандидат юридических наук
Редакционная коллегия:
Биекенов Н.А. (д.ю.н., профессор);
Түзелбаев Е.О. (д.ю.н., профессор);
Дильбарханова Ж.Р. (д.ю.н., профессор);
Татарян В.Г. (д.ю.н., профессор);
Токубаев З.С. (д.ю.н., профессор);
Акимжанов Т.К. (д.ю.н., профессор);
Азаров В.А. (д.ю.н., профессор, Российская Федерация);
Авдеева О.А. (д.ю.н., доцент, Российская Федерация);
Нурушев А.Ж. (к.ю.н., ассоциированный профессор)
Абеуов Е.Т. (к.ю.н., ассоциированный профессор);
Сулейманова Г.Ж. (к.ю.н.);
Балымов Е.К. (доктор PhD)

Научно-практический журнал «Вестник Актюбинского юридического института МВД Республики Казахстан имени М. Букенбаева» предназначен для публикации в открытой печати результатов научных исследований ученых и практических работников правоохранительных органов Казахстана и зарубежных стран.

Язык: казахский, русский, английский.

Периодичность: 1 раз в квартал.

Тематическая направленность: юридические науки, правоохранительная деятельность, мультидисциплинарные исследования.

Территория распространения: Республика Казахстан, страны СНГ, дальнее зарубежье.

Ответственный секретарь:
Тулешев М.Д. (м.ю.н.).
Верстка:
Тулеумухамбетов А.Б.

Поступившие в редакцию материалы возврату не подлежат. За ошибки, неточности научного и фактического характера ответственность несет автор (авторы). Если статья отклонена, редколлегия сохраняет за собой не вести дискуссию по мотивам отклонения. Использование материалов в других изданиях допускается только с письменного согласия редакции. Ссылка на журнал обязательна.

Адрес:
Отдел организации научно-исследовательской и редакционно-издательской работы Актюбинского юридического института МВД Республики Казахстан имени М. Букенбаева.
030011, Республика Казахстан, г. Актобе, Курсантское шоссе 1.
вебсайт: www.aui-aktobe.kz
e-mail: mail@ aui-aktobe.kz
Подписано в печать 15 июля 2021 г.
Формат А4. Бумага офсетная.
Печать на ризографе.
Тираж 200 экз.
Актюбинский юридический институт МВД Республики Казахстан им. М. Букенбаева, 2021

SCIENTIFIC AND PRACTICAL JOURNAL
«THE BULLETIN OFAKTOBE LAW INSTITUTE OF THE MINISTRY OF INTERNAL AFFAIRS OF THE REPUBLIC OF KAZAKHSTAN NAMED AFTER M. BUKENBAYEV»
№ 2 2021

Founder:
«Aktobe law Institute of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Kazakhstan named after Malkedzhar Bukenbayev» Republican state institution.
Published since 2020.
The journal is registered in the information Committee of the Ministry of information and public development of the Republic of Kazakhstan.
Registration certificate no. KZ94VPY00022587 dated April 23, 2020.

Responsible editor:
Baisultanov A.B. – candidate of Law
Editorial Board:
Biekenov N.A. (Doktor of Law, Professor);
Dilbarchanova Zh.R. (Doktor of Law, Professor);
Tataryan V.G. (Doktor of Law, Professor);
Tokubaev Z.S. (Doktor of Law, Professor);
Akimshanov T.K. (Doktor of Law, Professor);
Azarov V.A. (Doktor of Law, Professor, Russian Federation);
Romashov R.A. (Doktor of Law, Professor, Russian Federation);
Nurushev A.Zh. (Candidate of Law, Associate Professor);
Abeuov E.T. (Candidate of Law, Associate Professor);
Suleimanova G.Sh. (Candidate of Law);
Balymov E.K. Philosophy Doctor (PhD).

The scientific and practical journal «The Bulletin of Aktobe Law Institute of the Ministry of internal Affairs of the Republic of Kazakhstan named after M. Bukenbayev» was established in order to publish in the open press the results of scientific research of scientists and practitioners of law enforcement agencies of Kazakhstan and foreign countries.

Publication languages: Kazakh, Russian, English
Periodicity – 1 time per quarter.
Thematic focus: Legal Sciences, Law Enforcement, Multidisciplinary Research.
Distribution territory: the Republic of Kazakhstan, the CIS countries, far abroad.

Executive Secretary:
Tuleshev M.D. (m. of Law)
Layout:
Tuleumukhambetov A.B.

The materials received by the editorial office are not subject to return. The author (authors) is responsible for mistakes and inaccuracies of a scientific and factual nature. If the article is rejected, the editorial Board will reserve the right not to discuss the reasons for rejection. The usage of materials in other publications is allowed only with the written approval of the Editorial Board. The link to the journal is required.

Address:
Department of organization of research and editorial and publishing work Aktobe Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Kazakhstan named after M. Bukenbayev.
1, Kursantskoe shosse, Aktobe city, Republic of Kazakhstan, 030011.
website: www.aui-aktobe.kz
e-mail: mail@ aui-aktobe.kz
Signed to the press on July 15 2021 years
Format A4. Offset paper.
Printing on the risograph.
Circulation 200 copies.

Aktobe law Institute of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Kazakhstan named after M.Bukenbayev, 2021

МАЗМҰНЫ

Л.С. Абрамова, В.В. Ширин, С.В. Капинус
Жол -көлік оқиғалары шоғырланған жерлерді басқару әдістемесі …… 8
Е.Т. Алдияров
Ұшқышсыз ұшу аппараттары: олардың әкімшілік құқық бұзушылық пен қылмыстағы рөлі 17
П.Г. Андреев
Жол қауіпсіздігін насихаттау бойынша іс -шараларды жүзеге асырудың таңдаулы аспектілері 20
В.В. Афонин
Ресей Федерациясындағы жол қозғалысы қауіпсіздігі бөлімшелерінің оң тәжірибесін қолданудың кейбір аспектілері 23
Ж.А. Аюпов
Білім беру ұйымдарында жол қозғалысы ережелерін зерттеу ерекшеліктері және олардың маңызы .. 27
А.С. Байгазин
Жаяу жүргіншілерге арналған электромобильдер – бүгінгі күннің басты мәселесі 30
И. А. Былинин
Қазіргі заманғы жол қауіпсіздігін жақсартудың кейбір аспектілері 33
А.М. Воронов, В.Г. Татарян
Ресей Федерациясында жол қозғалысына қатысушылардың қауіпсіздігін қамтамасыз етуде заманауи IT-технологияларды пайдалану 40
К. Ерланулы, О.С. Төлепберген
Қазақстан Республикасындағы электромобильдер: заңнамадағы олқылықтар және оларды шешу жолдары 52
С.А. Калауов
Өзбекстан Республикасының жол қауіпсіздігі жүйесін жетілдіру 56
С.А. Калауов, И.И.Усманов
Жол жағдайының қозғалыс қауіпсіздігіне әсері 61
Е. Г. Капустина
Жол қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ету мемлекеттік алдын алу жүйесінің тиімді құралы ретінде 65
Ш.М. Кобдикова
Қазақстан Республикасында жол қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша іс -шаралардың негізгі бағыттары 70
А. А. Сабинин
Жол қозғалысы қауіпсіздігі саласындағы мемлекеттік қадағалауды жүзеге асыру кезінде ұшқышсыз ұшу аппараттарын қолдану ерекшеліктер 74
Н.С. Сауханов
Көше-жол торабындағы қиылыста адаптивті басқаруды ендіру моделі 78
Ж. Е. Сидашева
Қазақстан Республикасындағы автомобиль жолдарының жай-күйі: өзекті проблемалар және оларды шешу жолдары 83
В .Г. Татарян, В.И. Ковшевацкий, М.М. Исаев
Ресей Федерациясындағы жоғары жылдамдықтағы автомобиль жолдарында жол-патрульдік қызметті атқару ерекшеліктері 87
Ч.К. Утегенов
Жол қозғалысы қауіпсіздігі мәселесін шешу жолдары мен жағдайы 93
А.В. Фасхутдинова
Жол-патрульдік қызметтің негізгі бағыттары және жол-көлік оқиғаларының алдын алуды жақсарту жолдары..... 96
АВТОРЛАР ҮШІН АҚПАРАТ 100

СОДЕРЖАНИЕ

Абрамова Л.С., Ширин В.В., Капинус С.В.
Методология управления местами концентрации дорожно-транспортных происшествий …… 8
Алдияров Е.Т.
Ұшқышсыз ұшу аппараттары: олардың әкімшілік құқық бұзушылық пен қылмыстағы рөлі 17
Андреев П.Г.
Отдельные аспекты осуществления деятельности по пропаганде безопасности дорожного движения ... 20
Афонин В.В.
Некоторые аспекты применения положительного опыта деятельности подразделений Госавтоинспекции по обеспечению безопасности дорожного движения в РФ 23
Аюпов Ж.А.
Особенности изучения ПДД в образовательных учреждениях и их значимость 27
Байгазин А.С.
Электрические средства передвижения пешехода – проблема сегодняшнего дня 30
Былинин И. А.
Некоторые аспекты повышения безопасности дорожного движения в современных условиях 33
Воронов А.М., Татарян В.Г.
Использование современных IT-технологий в обеспечении безопасности участников дорожного движения в Российской Федерации 40
Ерланулы К., Төлепберген О.С.
Электромобили в Республике Казахстан: пробелы в законодательстве и пути их решения 52
Калауов С.А.
Совершенствование системы обеспечения безопасности дорожного движения Республики Узбекистан 56
Калауов С.А. , Усманов И.И.
Влияние дорожных условий на безопасность движения..... 61
Капустина Е. Г.
Пропаганда безопасности дорожного движения, как эффективное средство государственной системы профилактики 65
Кобдикова Ш.М.
Основные направления деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения в Республике Казахстан 70
Сабинин А. А.
Особенности применения беспилотных летательных аппаратов при осуществлении государственного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения 74
Сауханов Н.С.
Модель внедрения адаптивного управления на перекрестке на улично-дорожной сети 78
Сидашева Ж.Е.
Состояние автомобильных дорог в Республики Казахстан: актуальные проблемы и пути их решения 83
В.Г. Татарян, В.И. Ковшевацкий, М.М. Исаев
Особенности несения дорожно-патрульной службы на скоростных автомобильных дорогах в Российской Федерации ……... 87
Утегенов Ч.К.
Состояние и пути решения проблемы безопасности дорожного движения 93
Фасхутдинова А.В.
Основные направления деятельности дорожно-патрульной службы и пути совершенствования профилактики дорожно-транспортных происшествий 96
ИНФОРМАЦИИ ДЛЯ АВТОРОВ 100

CONTENTS

L.S. Abramova, V.V. Shirin, S.V. Capinus
Methodology for the management of traffic accidents ……..... 8
E.T. Aldiyarov
Unmanned aerial vehicles: their role in administrative offenses and crimes 17
P.G. Andreev
Selected aspects of the implementation of activities to promote road safety 20
V.V. Afonin
Some aspects of the application of the positive experience of the activities of the State Traffic Inspectorate units to ensure road safety in the Russian Federation 23
J.A. Ayupov
Features of the study of traffic rules in educational institutions and their significance 28
A.S. Baygazin
Electric vehicles for pedestrians are a problem today 30
I. A. Bylinin
Some aspects of improving road safety in modern conditions 33
A.M. Voronov, V.G. Tataryan
The use of modern IT-technologies in ensuring the safety of road users in the Russian Federation 40
K. Erlanuly, O.S. Tulepbergen
Electric vehicles in the Republic of Kazakhstan: gaps in legislation and ways to solve them 52
S.A. Kalauov
Improvement of the road safety system of the Republic of Uzbekistan 56
S.A. Kalauov, I. I. Usmanov
Impact of road conditions on traffic safety 61
E. G. Kapustina
Promotion of road safety as an effective means of the state prevention system 65
Sh.M. Kobdikova
The main directions of activities to ensure road safety in the Republic of Kazakhstan 70
A. A. Sabinin
Features of the use of unmanned aerial vehicles in the implementation of state supervision in the field of road safety 74
N.S. Saukhanov
Model of implementation of adaptive control at the intersection of the road junction 78
J.E. Sidasheva
The condition of highways in the Republic of Kazakhstan: topical problems and ways to solve them ... 83
V.G. Tataryan, V.I. Kovshevatsky, M.M. Isaev
Features of the road patrol service on high-speed highways in of the Russian Federation …….. 87
Ch.K. Utegenov
State and ways of solving the problem of road safety 93
A.V. Faskhutdinova
The main activities of the road patrol service and ways to improve the prevention of road traffic accidents 96
INFORMATION FOR AUTHORS 100

УДК 351

Жол қозғалысын ұйымдастыру және қауіпсіздік кафедрасының профессоры Харьков ұлттық автомобиль-жол университеті, т. ғ. д.

Профессор кафедры организации и безопасности дорожного движения Харьковского национального автомобильно-дорожного университета,д.т.н.

Professor of the Department of Organization and Road Safety Kharkiv National Automobile and Highway University, Doctor of Technical Sciences

В.В. ШИРИН / V.V. SHIRIN

Жол қозғалысын ұйымдастыру және қауіпсіздік кафедрасының доценті Харьков ұлттық автомобиль-жол университеті, т. ғ. к.

Доцент кафедры организации и безопасности дорожного движения Харьковского национального автомобильно-дорожного университета,к.т.н.

Associate professor of the department of organization and road safety Kharkiv national automobile and highway university, c.t.s.

С.В. КАПИНУС / S.V. CAPINUS

Жол қозғалысын ұйымдастыру және қауіпсіздік кафедрасының доценті Харьков ұлттық автомобиль-жол университеті, т.ғ.к.

Доцент кафедры организации и безопасности дорожного движения Харьковского нацио - нального автомобильно-дорожного университета,к.т.н.

Associate professor of the department of organization and road safety Kharkiv national automobile and *highway university, c.t.s.*

Жол-көлік оқиғалары шоғырланған жерлерді басқару әдістемесі

ЖҚҚ басқармасы – қауіпсіздікті қамтамасыз етуге, адам денсаулығы мен қоршаған ортаны сақтауға бағытталған, қауіпсіздік деңгейіне әсер ететін жағымсыз факторларды анықтауды және бағалауды қамтамасыз ететін автомобиль көлігіндегі ұйымдастырушылық, техникалық және басқа да іс-шараларды жүзеге асыру бойынша басқарушылық шешімдерді дайындау, қабылдау, іске асыру

Түйінді сөздер: жол полициясы, жол қозғалысы қауіпсіздігі басқармасы, жол қиылысы.

Методология управления местами концентрации дорожно-транспортных происшествий

Управление БДД – это подготовка, принятие, реализация управленческих решений по осуществлению организационных, технических и других мероприятий на автомобильном транспорте, направленных на обеспечение безопасности, сохранение здоровья человека и окружающей среды, которые должны обеспечивать выявление и оценку негативных факторов, влияющих на уровень безопасности.

Ключевые слова: дорожная полиция, безопасности дорожного движения, управление БДД, перекресток.

Methodology for the management of places of concentration of road traffic accidents

PPE management-preparation, adoption, implementation of management decisions on the implementation of organizational, technical and other measures in road transport aimed at ensuring safety, preserving human health and the environment, ensuring the identification and assessment of negative factors affecting the level of safety

Keywords: traffic police, traffic safety department, intersection.

По данным Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), ежегодно в результате ДТП в мире погибает около 1,2 млн. человек и более 50 млн. человек получают ранения, причем на страны с низким и средним уровнем доходов приходится около 90% всех по-

гибших и пострадавших в ДТП, а ежегодные суммарные экономические потери превышают 500 миллиардов долларов. Согласно отчетам ВОЗ, по состоянию на 2020 год, за последние 10 лет смертность от ДТП увеличилась в странах с низким и средним уровнем дохода [1], так что без разработки соответствующих мероприятий по безопасности дорожного движения дорожно-транспортный травматизм продолжит увеличивать статистику ужасных последствий.

Как отмечает в своей книге «Техника управления безопасностью» профессор Колорадского университета (США) Дан Питерсон, причины любой аварии должны рассматриваться как элементы неудовлетворительной организации транспортно-эксплуатационной работы, на улучшение которой необходимо направлять усилия. Согласно предложенной Д. Питерсоном теории множественности причин возникновения аварий, возможно не только прогнозировать дорожно-транспортные происшествия, но и выявлять обстоятельства, способствующие их появлению. Поэтому безопасностью можно и необходимо управлять так же, как и любым другим элементом транспортной системы. Следовательно, обеспечение безопасности должно быть ежедневной производственной функцией, как и достижение необходимого качества и стоимости при необходимом количестве перевозок. В настоящее время внимание к проблеме обеспечения безопасности привлекается только после свершения ДТП и сводится к выявлению обстоятельств и наказанию виновных. Поэтому концепция управления безопасностью дорожного движения (БДД) предполагает не только устранение последствий, но и их смягчение, а также предупреждение ДТП.

Управление БДД – это подготовка, принятие, реализация управленческих решений по осуществлению организационных, технических и других мероприятий на автомобильном транспорте, направленных на обеспечение безопасности, сохранение здоровья человека и окружающей среды, которые должны обеспечивать выявление и оценку негативных факторов, влияющих на уровень безопасности. Общая схема процесса управления БДД представлена на (рис. 1) [2].

Управление БДД включает: оценку воздействия на безопасность дорожного движения (ОВБДД); аудит безопасности дорожного движения (АБДД) на всех стадиях «жизнедеятельности» дорог; программу оценки автодороги (ПОАД); инспекцию безопасности дорожного движения (ИнБДД); управление аварийно-опасными местами концентрации ДТП (УМК); детальный анализ ДТП. Основной задачей управления БДД является планирование и выбор приоритетных мероприятий по ликвидации мест концентрации ДТП.

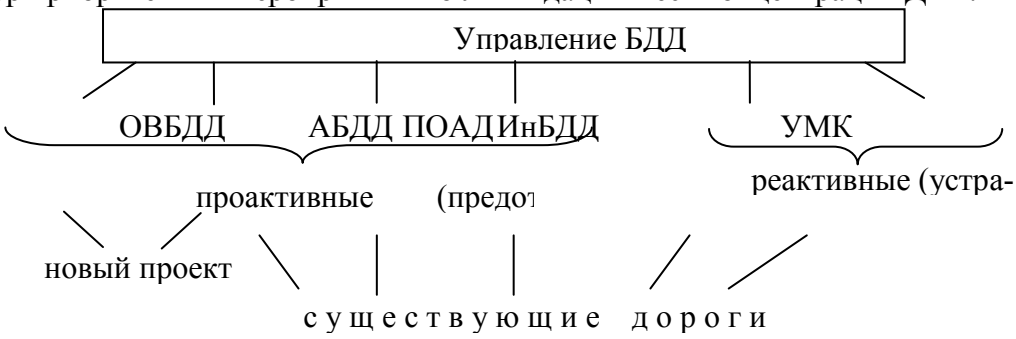


Рисунок 1. Схема процесса управления безопасностью дорожного движения

Тогда, на основании исследовательского проекта RIPCORD – ISEREST и опыта команды TRACEKA [3] разработана методология управления местами концентрации ДТП (рис.2)

Рассмотрим предложенные методы для выполнения этапов управления местами концентрации ДТП.

Для процедуры сбора данных предложено использовать геоинформационную модель транспортной сети, т.к. все данные о ДТП должны быть переведены в координаты *X* и *Y* (или север/юг) для использования в геоинформационной системе управления безопасностью дорожного движения на автомобильных дорогах общего пользования.

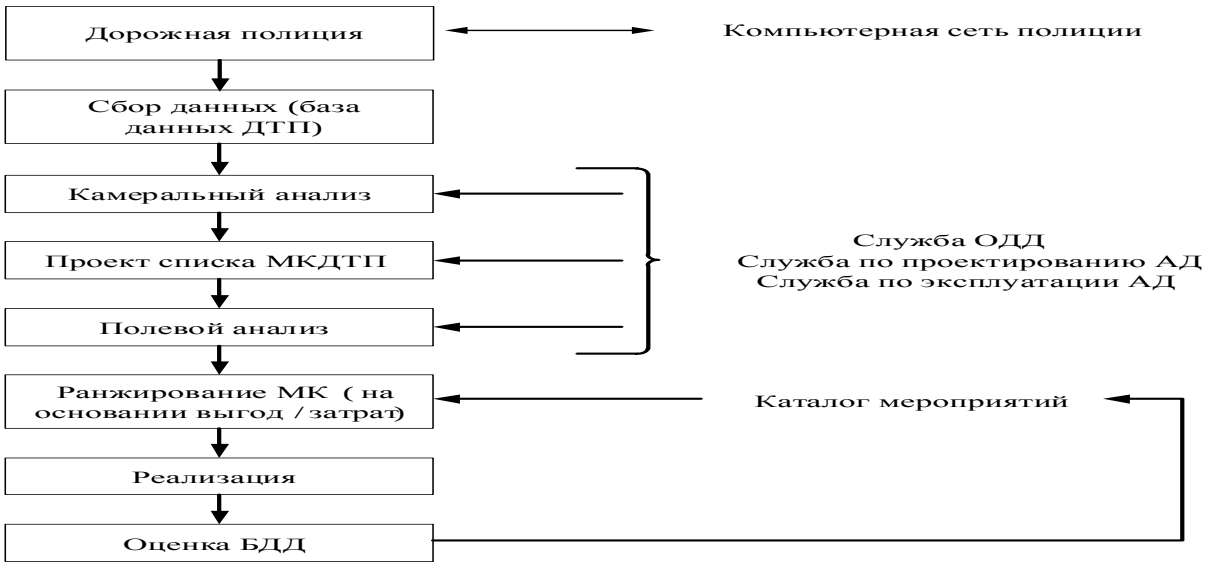


Рисунок 2. Методология управления местами концентрации ДТП

Разработана геоинформационная модель (ГИМ) УДС на основании топологической карты города, которая объединяет географические координаты элементов УДС с параметрами ТП. Имитационная модель разработана в программной среде Delphi 7.0 с применением глобальной системы позиционирования (GPS). Ввод начальных параметров при моделировании осуществляется в режиме диалога программы, имеет интуитивно понятный интерфейс и графическое объяснение каждого из параметров элементов транспортной системы. ГИМ города предложена традиционно в виде графа, где вершины являются перекрестками, а дуги – перегонами. Каждый из элементов характеризуется определенным набором параметров.

Географические параметры определяются автоматически на основании географической карты объекта исследования в начале построения структурной модели исследуемого района управления. Для корректного определения положения перекрестка на плоскости модели, приняты обозначения элементов модели через географические стороны света. Верх рабочей области обозначен как север (*N*), низ – юг (*S*), правая часть – восток (*E*), левая – запад (*W*). Эти признаки используются для обозначения мест примыкания перегонов к перекресткам, а также описания других параметров модели.

Процесс компьютерного моделирования был разработан следующим образом. Если количество перекрестков равно *n*, то X_k, Y_k – координаты перекрестков, k=1…n, (м). Координаты должны определяться любой необходимой точки на карте города. Такой точкой может быть, например, юго-западный угол исследуемого участка. Восточное направление считается положительным по оси *X*, северное – положительным по оси *Y*.

Таким образом, если *X*5=200 и Y5=350, это означает, что перекресток с условной нумерацией 5 находится на 200 м к востоку от выбранной за начало координат точки и на 350 м к северу от нее. Точка на плоскости находится в центре перекрестка, на пересечении

осей проезжих частей. Данные координаты требуют необходимой степени точности для определения длины перегона в метрах, так как, при средней скорости движения транспортных средств 30 км/ч возникает погрешность при расчете циклов светофорного регулирования в секундах. Определенные координаты удобно использовать для построения математической модели транспортной сети исследуемого объекта.

Для описания каждого перегона транспортной сети, применены следующие обозначения. Перегон соединяет два перекрестка и определяется по номеру перекрестков и номеру примыкания на данном перекрестке. Основными параметрами перегона в ГИМ являются: количество полос движения в прямом и обратном направлении; расчетная скорость в обоих направлениях; базовая эталонная скорость в этих направлениях; длина перегона и коэффициент кривизны перегона. Тогда длина перекрестков в горизонтальном (запад-восток) и вертикальном (север-юг) направлениях применяется для определения времени проезда перекрестка транспортным потоком.

Следующий этап – камеральный анализ проводится на основании данных ДТП, данных об условиях движения с применением параметров движения (интенсивность, скорость), а также информации о режимах движения (свободный, колонный, предзаторовый, заторовый). Ухудшение условий движения приводит к риску возникновения ДТП.

Для обеспечения устойчивого режима движения транспортных потоков разработан метод динамического управления скоростью потока в сложных условиях движения, а также для опасных участков дороги или на подъездах к ним.

Для ограничения доступа автотранспортных средств к месту возникновения очереди транспортных средств (железнодорожный переезд) и для предотвращения ее стремительного роста предлагается динамическое управление скоростным режимом автотранспортного потока на участке автомобильной дороги. Для определения скорости на подходе к железнодорожному переезду применяем математическую зависимость [4], в которую входит параметр, позволяющий изменять скоростной режим на участке автомобильной дороги:

$$V(q,u) = V_{\max} \cdot u \cdot e^{-\left(\frac{q}{q_{\max}}\right)^2 \cdot \frac{u+1}{4}}, \qquad (1)$$

где $u \in (0;1]$ – уровень управляющего сигнала ограничивает максимальную скорость движения автотранспортного потока.

Отображение изменения скорости автотранспортного потока реализовано путем применения многопозиционных дорожных знаков, которые позволяют отображать значения скорости в реальном масштабе времени.Для определения параметров движения разработана имитационная модель в программной среде Delfi.На рис.3 представлена общая схема имитационной модели.

Рисунок 3. Общая схема имитационной модели для исследования параметров движения автотранспортного потока на подходе к железнодорожному переезду

В имитационной модели выполняются следующие операции:

- в блоке генерации автомобилей проверяется условие генерации нового автомобиля и включения его в общую математическую модель транспортного потока. Условие генерации автомобиля заключается в том, чтобы расстояние между последним сгенерированным автомобилем и началом координат оси движения должна быть равна или больше величины дистанции между автомобилями в потоке. Новый автомобиль генерируется в начале координат случайным образом с нулевой скоростью и ускорением.
- в блоке определения положения автомобиля на участке автомобильной дороги выполняется проверка нахождения автомобиля в пределах участка моделирования. Если текущая координата положения автомобиля превышает длину участка автомобильной дороги то он исключается из общей математической модели и для него процесс моделирования прекращается.
- в блоке определения состояния железнодорожного переезда определяется продолжительность «открытого» и «закрытого» состояний железнодорожного переезда, на основании чего рассчитывается пропускная способность автомобильной дороги в сечении, где располагается переезд. На каждом шаге моделирования выполняется проверка состояния железнодорожного переезда. В момент, когда переезд «открытый» он не влияет на приближающийся автомобиль. В противном случае, переезд влияет на автомобиль как неподвижное препятствие.
- в блоке определения параметров изменения скоростного режима при определении и транспортного потока на участке и значении пропускной пособности дороги в сечении, г де расположен железнодорожный переезд, выполняется расчет параметров изменения скоростного режима на подходе к зоне накопления очереди автомобилей в соответствии с разработанным алгоритмом.
- в блоке оценки параметров движения автомобиля оценивается взаимное расположение последовательно движущихся автомобилей и учитывается ограничение скорости в данной точке участка моделирования.
- в блоке принятия решения по изменению режима движения, в зависимости от параметров движения, принимается решение о возможности разгона, необходимость торможения или экстренного торможения автомобилей.

- в блоке определения новых параметров движения автомобиля на основании принятого решения путем интегрирования ускорения, определяется текущая скорость и положение автомобиля на участке моделирования.

Таким способом для повышения безопасности и увеличения зоны видимости железнодорожного переезда, предлагается уменьшать интенсивность транспортного потока, поступающего к переезду путем изменения скорости движения автотранспортных средств.

Снижение скорости транспортного потока в определенной зоне участка автомобильной дороги, способствует ограничению интенсивности поступления автотранспортных средств в зону переезда, что позволяет улучшить условия движения на сложном участке перед переездом. Поскольку параметры участка автомобильной дороги неизменны, время проезда по нему зависит только от скорости движения (рис.4).

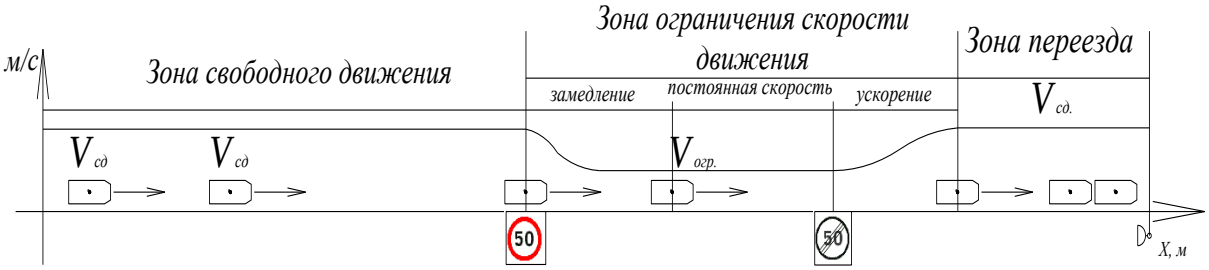


Рисунок 4. Схема размещения зон скоростного режима

На подходе к железнодорожному переезду выделяем три основные зоны:

- зона свободного движения. Начинается на входе участка и продолжается до зоны ограничения скоростного режима;
- зона ограничения скоростного режима;
- зона движения согласно правилам проезда через переезд. Начинается на выходе из зоны ограничения скоростного режима и продолжается до начала переезда.

Реализация модельного эксперимента осуществлена для участка ул. Сумской Путь на подходе к железнодорожному переезду в г. Дергачи Харьковской области (Украина), имитационная модель которого представлена на рисунке 5.

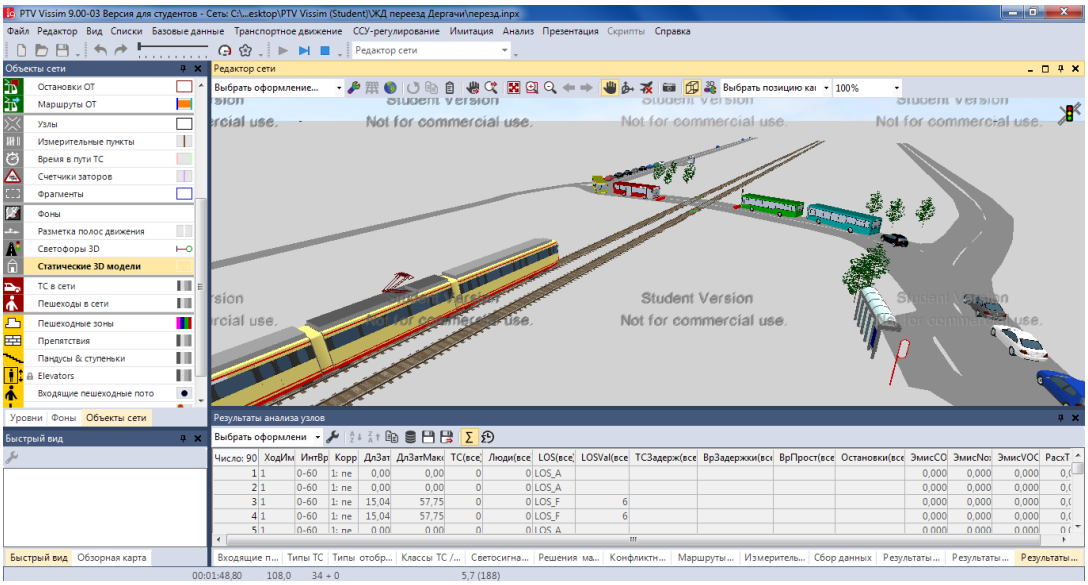


Рисунок 5. Имитационная модель железнодорожного переезда

Полученные результаты показывают, что путем динамического управления скоростью было уменьшено время проезда участка дороги для повышения пропускной способности дороги, а также снижен риск нарушений ПДД при автоматическом уменьшении скорости на подъезде к железнодорожному переезду. Все перечисленные показатели эффективности динамического управления влияют на повышение БДД.

При исследовании безопасности на пересечениях многополосных магистралей городов, которые являются местами концентрации ДТП, было установлено, что определение последовательности включения фаз светофорного регулирования влияет на БДД. Так как аварийные ситуации происходят за время промежуточного такта светофорного регулирования.

Для проведения экспериментальных исследований был выбран Х-образный перекресток со всеми разрешенными направлениями движения. На каждом подходе к перекрестку по три полосы движения в каждом направлении. Движение ТП с каждого подхода выделено в отдельную фазу (4 фазы).

Согласно схемы перекрестка определено расстояние от стоп-линии до дальней конфликтной точки в*i*-й и*i*+1 фазах для каждой фазы при различных вариантах пофазного разъезда. Определена степень опасности перекрестка (рис. 6) и средние задержки на перекрестке (рис. 7) при различных вариантах последовательности фаз.

Эксперименты о поведении транспортных средств при изменении последовательности фаз регулирования на перекрестке были проведены с помощью программного обеспечения *PTV Vision®Vissim* по данным, которые были получены методом натурных наблюдений на перекрестке г. Харьков (Украина).

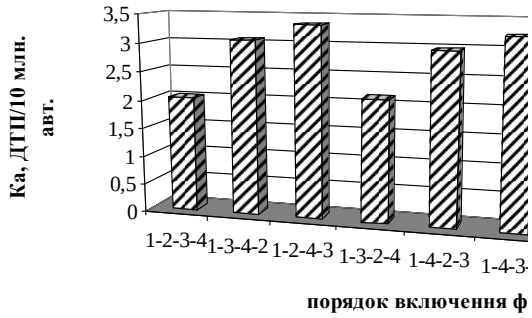


Рисунок 6. Степень опасности перекресток при различных вариантах последовательности фаз

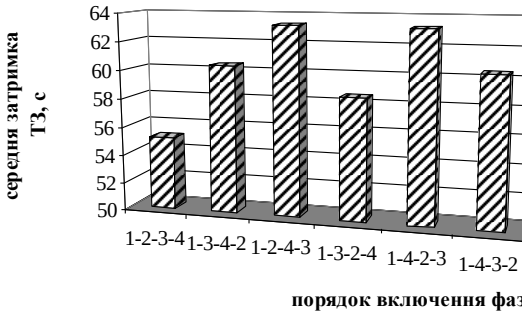


Рисунок 7. Средние задержки ТС на перекрестке при различных вариантах последовательности фаз

Таким образом, подтверждено, что выбор рациональной последовательности включения фаз светофорного регулирования на многополосных перекрестках городов, позволяет уменьшить временные задержки транспортных средств и способствует повышению безопасности движения. Предлагается учитывать последовательность включения фаз регулирования при разработке схем локального управления на перекрестках многополосных магистралей городов при расчете параметров светофорного регулирования.

Для проведения полевых исследований разработаны листы для аудиторских проверок мест концентрации ДТП (рис. 8). К ним относятся пешеходные переходы, регулируемые и нерегулируемые перекрестки, места примыкания второстепенных дорог к автомобильным дорогам общего назначения.

Рисунок 8. Фрагмент результатов аудита БДД на нерегулируемом пешеходном переходе

Номер питання що необхідно дослідити	Описова характеристика	Параметр задовільний	Задоволення параметра під «?»	Примітка
Нерегульований пішохідний перехід (НПП)				
1	Чи позначений пішохідний перехід дорожніми знаками (1.32, 1.33, 5.35.1, 5.35.2, 5.37.1, 5.37.2)?	+	+	Знаками 5.35.1, 5.35.2
2	Чи встановлено на під'їзді до ПП попереджувальні дорожні знаки 1.32 або 1.33?		+	
3	В якому стані знаходяться дорожні знаки на ПП?		+	
4	Чи не обмежена оглядовість дорожніх знаків деревами або рекламними конструкціями тощо?	+		
5	Чи позначений ПП дорожньою розміткою типу «зебра»?	+	+	
6	Чи існує перед ПП «Стоп-лінія»? На якій відстані вона знаходиться від переходу?		+	
7	В якому стані знаходиться дорожня розмітка? Чи добре видно її водіям?		+	Розмітки не має
8	Чи існує на ПП розмітка для незрячих?		+	
9	Чи забезпечено освітлення ПП?	+		
10	Чи відрізняється колір освітлення ПП від джерел освітлення на вулицях і дорогах?		+	
11	Чи існує на ПП звукова сигналізація для незрячих пішоходів?		+	
12	Чи достатня ширина тротуару на підходах до ПП?	+		
13	Чи забезпечений на ПП трикутник видимості для пішоходів і водіїв?	+		
14	Чи існує на ПП пониження бордюрного каменя?	+		
15	Чи є необхідність у облаштуванні на ПП острівця безпеки?		+	

После выявления мест концентрации ДТП проводится их ранжирование или расстановка приоритетов для реконструкции на основании анализа «затрат/выгод». В процессе управления местами концентрации ДТП применяются методы построения дерева целей или упрощенный способ расчета коэффициента затрат при смертельных случаях (FCR):

$$FCR = \frac{\text{кол} - \text{во ДТП со смерт. исходом в год} \cdot 290652}{\text{стоимость мероприятий}}. \quad (2)$$

По значению этого коэффициента можно определить последовательность реализации мероприятий по повышению безопасности дорожного движения. Подобный системный и научный подход позволяет принимать более рациональные решения и эффективно распределять материальные средства на БДД, что обеспечит обществу наилучший эффект от инвестиций. Следовательно, результатом управления БДД является создание Национальной (государственной) программы по ликвидации мест концентрации ДТП и повышения уровня БДД, согласно которой должен быть разработан приоритетный план действий на 3-5 лет с ежегодной корректировкой. Для этого необходимо стабильное и долгосрочное финансирование.

Таким образом на основании проведенных исследований был сделан вывод о том, что управление БДД предполагает системный подход к решению проблемы БДД и его реализации как на дорогах, так и в городах, а также является обязательным элементом государственной политики.

Литература

1. https://www.who.int/ru/news-room/fact-sheets/detail/the-top-10-causes -of-death.
2. Абрамова Л.С. Концепція управління безпекоюдорожньогоруху. Науковіпраці. Міжнародна науково-практична конференція, присвячена 85-річчю заснування ХНАДУ, 85-річчю автомобільного факультету, а також з нагоди Дня автомобіліста та дорожника: «Новітнітехнології в автомобілебудуванні та на транспорті», 15-16 жовтня 2015 р. / Харківський національний автомобільно-дорожній університет. – Харків, 2015. С.61.
3. http://www.traceca-org.org/ru/tekhnicheskoe-sodeistvie/proekt-traseka-po-bezopasnosti-dorozhnogo-transporta-ii/obzor-proekta/
4. Cremer M. On the calculation of individual travel times by macroscopic models / M. Cremer // in Proceedings of the 1995 Vehicle navigation and information Systems Conference. – Washington, 1995. –P. 187-193.

ӘОЖ 342.9

Е.Т. АЛДИЯРОВ/ E.T. ALDIYAROV

Қазақстан Республикасы ІІМ М.Бөкенбаев атындағы Ақтөбе заң институты көлік объектілерінде қауіпсіздікті ұйымдастыру кафедрасының аға оқытушысы, з.ғ.м., полиция майоры

Старший преподаватель кафедры организации безопасности на объектах транспорта Актюбинского юридического института МВД Республики Казахстан им. М. Букенбаева, м.ю.н., майор полиции

Senior lecturer of the department of security organization at transport facilities of the Aktobe law institute of the ministry of internal affairs of the republic of Kazakhstan named after M.Bukenbayev, m. yu.n., police major

Ұшқышсыз ұшу аппараттары: олардың әкімшілік құқық бұзушылық пен қылмыстағы рөлі

Мақалада ақпараттық технологиялардың бір түрі – азаматтардың өміріне берік енген ұшқышсыз ұшу аппараты қарастырылады. Оның қазіргі қоғам құрылымындағы рөлі анықталды. Құқық бұзушылықтар мен қылмыстар жасау кезінде ұшқышсыз ұшу аппараттарын пайдалану туралы мәселелер қозғалады. Талданған құрылғыларды бақылау мәселесін шешуге байланысты нұсқалар ұсынылады.

Түйінді сөздер: дрон, жол қауіпсіздігі, мемлекеттік қадағалау, жол қауіпсіздігін жақсарту, ұшқышсыз ұшу аппаратын қолдану ерекшелігі.

Беспилотные летательные аппараты: их роль в административных преступлениях и преступности

В статье рассматривается один из видов информационных технологий – беспилотный летательный аппарат, который прочно вошел в жизнь граждан. Установлена его роль в структуре современного общества. Затрагиваются вопросы об использовании беспилотных летательных аппаратов при совершении правонарушений и преступлений. Предлагаются варианты, связанные с решением вопроса контроля за анализируемыми аппаратами.

Ключевые слова: беспилотники, дорожная безопасность, государственный надзор, улучшение безопасности дорожного движения, особенности применения беспилотных летательных аппаратов.

Unmanned aerial vehicles: their role in administrative offenses and crimes

The article considers such forms of information technologies as remotely piloted vehicles. Remotely piloted vehicles entered daily life of citizens. Their role in the structure of modern society is established. The article addresses issues relating to the use of remotely piloted aircraft in the perpetration of offenses and the commission of crimes. Options for making control of devices that are analyzed are proposed.

Key words: drones, road safety, state supervision, improvement of road safety, specifics of the use of unmanned aerial vehicles.

Қоғамның қазіргі уақыттағы өмірі инновациялық технологияларды қолданбай тіршілік ету мүмкін емес болып көрінетін жағдайға жетті. Олар біздің өмір салтымызға ене отырып, берік орнықты. Адам қызметінің түрі оны жақсартуға ықпал етеді және күрделі мәселелерді шешуді жеңілдетеді. Технологиялар біздің өмірімізді жақсартып қана қоймайды; кейбір жағдайларда оларды қолдану заңсыз әрекеттер жасау кезінде қолданылуы мүмкін.

Тіршіліктің әртүрлі салаларындағы сұранысқа ие кешендердің бірі ұшқышсыз ұшу аппараттары (бұдан әрі-ҰҰА) және көлік құралдары болып табылады. Олардың пайдасы неде және қандай салаларда қолдануға болады?

Сонымен, қолданылу мақсатына байланысты ең көп қолданылатын салаларға геология, медицина, құтқару операциялары, зерттеу және т.б. жатады. Оның маневрлігі мен адам жете алмайтын жерлерге жету мүмкіндігі есебінен ҰҰА-ры құтқару мақсатында жиі қолданылады.

Ресей Федерациясының Ішкі істер министрлігі де жоғары технологиялық дамудан артта қалмай ҰҰА-н белсенді түрде қолданады. Ставрополь мен Адыгеяда жол полициясы құқық бұзушылық фактісін анықтау үшін ұшқышсыз ұшу аппараттарын (дрондарды) қолданады [1]. Айта кететін жағдай, бұл сала үлкен сұраныска ие және өте өзекті болып табылады, себебі құқық қорғау органының бір қызметкері ҰҰА-ның көмегімен бірнеше құқық бұзушылықтарды қамтуы және анықтауы мүмкін. Сондай-ақ, олар әкімшілік құқық бұзушылық туралы Кодексте көзделген қоғамдық қауіпсіздік пен қоғамдық тәртіпке қарсы жасалған теріс қылықтардың жолын кесуге, хабар-ошарсыз кеткен адамдарды іздестіруге, кепілге алу кезіндегі жағдайды бақылауға мүмкіндік береді. Дрондардың көмегімен күзет қызметін атқарудың, тәртіп бұзушыларды анықтаудың, трассаларды бақылаудың және айдап әкетілген көліктерді анықтаудың тиімділігі артады [2,150 б.].

Кейбір авторлар дрондарды қолдану арқылы жасалған заңсыз әрекеттер үшін адамдарды әкімшілік жауапкершілікке тарту жағдайларын атап өтеді [3, 254 б.]. Оларды талдағаннан кейін, белгілі бір заттарды Ресей Федерациясының Жазаны орындаудың федералды қызметі аумағына ҰҰА арқылы заңсыз көшіру фактілері ең көп кездеседі деген қорытындыға келдік.

Ескере кететін жағдай, ҰҰА-н қолданғаны үшін жауапкершілік заң арқылы нақты бекітілген жоқ. Ресей Федерациясының әкімшілік құқық бұзышылықтар туралы кодексінің 11.4 бабы бойынша әуе кеңістігін пайдалану ережелерін бұзғаны үшін жауапкершілік бекітілген, алайда бұл бапта дрондарды пайдалану туралы айтылмаған. Бірақ адамдарды әкімшілік құқық бұзушылықтар үшін жауапкершілікке тарту тәжірибесі жоғарыда аталған бап бойынша ҰҰА-н пайдалана отырып жасалатын әрекеттердің жиілігін атап өтуге мүмкіндік береді.

ҰҰА-ның әртүрлілігі заңды бұзатын адамдарға оларды өздерінің заңсыз әрекеттерінде қолдануға мүмкіндік береді. Осылайша, осы ұшу кешендерімен жасалатын әрекеттердің қоғамдық қауіптілігі артады. Соның ішінде ұшқышсыз ұшу аппараттарын пайдалану арқылы іс-әрекеттер жасау кезінде қылмыстық және әкімшілік жауапкершілікті белгілеудің маңыздылығы мен қажеттілігі туралы мәселе көтеріледі.

ҰҰА-н басқаруға қатты жел, жаңбыр, қар және т.б. сияқты ауа райы жағдайлары да әсер ететінін ескеру керек. Қазіргі уақытта қарастырылып отырған құрылғылардың иесін анықтауға мүмкіндік беретін бірыңғай жүйе жоқ. Дрондардың белгілі бір салмағы болады (5 кг-нан басталып 500 кг-ға дейін жетеді) және құлаған кезде денсаулыққа әртүрлі дәрежеде зиян келтіруі мүмкін.

ҰҰА-н қолдану әдістерінің тізімін кеңейтуге мүмкіндік берген факторлардың бірі ретінде 2020 жылғы пандемияны атап көрсетуге болады. Азаматтардың оқшаулануы қылмыс жасауға өз түзетулерін енгізді. Қылмыс жасау әдістерінің ішінде есірткіні немесе басқа да тыйым салынған заттарды заңсыз жеткізу үшін дрондарды қолдануды атап өтуге болады. Кінәлі адамдар ҰҰА-н басқарып, есірткі заттарын ұзақ қашықтыққа тасымалдайды. Соңына келгенде бұл адамдарды қылмыс жасағандар ретінде жауапқа тарту мүмкін болмайды. Осылайша, сатудың территориялық аумағы кеңейіп, тыйым салынған заттарды сатып алғысы келетін адамдар саны артып келеді. Айтылғандардың негізінде ұшқышсыз ұшу аппараттарын тек паспорттар бойынша сату және оларды басқаруға рұқсат (лицензия) беру қажеттілігі туралы мәселе туындайды.

Мүмкін, көптеген адамдар бұл пікірмен келіспейтін шығар, бірақ мұнда бұл жерде ҰҰА-ның көмегімен жасалған әрекеттердің әлеуметтік қауіптілігінің дәрежесін ескеру қажет. Ескере кететін жағдай, бұл жерде заттардың белгілі бір салмағын алыс қашықтыққа көтере алатын жеңіл ойыншықтар туралы да айтылып отыр.

ҰҰА-н сатып алу мен қолдануын құқықтық тұрғыда реттеу мәселесі

басқарылмайтын көлік құралдарын қолдануына ұқсас келеді, себебі оларды басқару, сондай-ақ олардың қатысуымен жасалған қылмыстар үшін жауапкершілік те заңмен реттелмеген [4].

Осылайша, біз Ресей Федерациясының Ішкі істер министрлігінде ұшқышсыз ұшу аппараттарын сатуды және пайдалануды бақылайтын бірыңғай орталықтандырылған орган құру қажеттілігі туралы қорытындыға келеміз. Мүмкін, бұл орган инновациялық технологиялардың өзге де өнімдерін бақылауды қамтитын болады. Бұл заңсыз әрекеттерді жасаған адамдардың жауапкершілігін даралауға ықпал етеді.

Қорытындылай келе, заманауи технологиялардың дамуымен ұшқышсыз ұшу аппараттары әкімшілік құқық бұзушылықтар мен қылмыстарды анықтауда тиісті рөл атқара бастағанын атап өтеміз. Бұл рөл оларды кеңінен қолдану жағдайында айтарлықтай артуы мүмкін.

Әдебиеттер

1. Жол жүрісі қағидалары. http://adilet.zan.kz
2. Ақпараттық-телекоммуникациялық интернет желісіндегі Мемлекеттік автоинспекцияның ресми сайты. http://www.gibdd.ru/stat/
3. Сабинин А. А. Жол полициясы қызметкерлерінің қызметінде ұшқышсыз ұшу аппараттарын қолдану туралы сұраққа // жол қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз етудің қазіргі жағдайы мен перспективалары: теория және практика: 2019 жылғы 21 қарашадағы бүкілресейлік ғылыми-практикалық конференция материалдарының жинағы / редколлегия: О.Е. Губенков [және т.б.]. Орел: В. В. Лукьянов атындағы Ресей Федерациясы Ішкі істер министрлігінің Орел заң институты, 2020. С. 149-153.
4. Официальный сайт Госавтоинспекции в информационно-телекоммуникационной сети Интернет. http://www.gibdd.ru/stat/

УДК 351

П.Г. АНДРЕЕВ / P.G. ANDREEV

Ресей ІІМ В.В. Лукьянов атындағы Орлов заң институтының жол полициясы қызметін ұйымдастыру кафедрасының аға оқытушысы

Старший преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова

Senior lecturer at the department of organization of the activities of the state traffic safety inspectorate of the Orlow law institute of the Ministry of internal affairs of Russia named after V.V.Lukyanov

Жол қауіпсіздігін насихаттау бойынша іс-шараларды жүзеге асырудың таңдаулы аспектілері

Ұсынылған мақалада жол полициясы қызметкерлерінің қалың бұқараға қатысты жол қозғалысының қауіпсіздігін насихаттау бойынша жекелеген ықтимал іс-шаралар келтірілген.

Түйінді сөздер: жол жүрісі қауіпсіздігі; жол-көлік оқиғасы; жол жүрісі қауіпсіздігін насихаттау; цифрлық технологиялар; авариялылық.

Отдельные аспекты осуществления деятельности по пропаганде безопасности дорожного движения

В представленной статье приводятся отдельные возможные мероприятия по пропаганде безопасности дорожного движения сотрудниками ГИБДД по отношению к широким массам общественности.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения; дорожно-транспортное происшествие; пропаганда безопасности дорожного движения; цифровые технологии; аварийность.

Selected aspects of the implementation of measures to promote road safety

The article presents a definition of road safety propaganda. Some possible measures to promote road safety by traffic police officers in relation to the general public are given.

Key words: road safety; road traffic accident; road safety promotion; digital technologies; accident rate.

Реализация мер по обеспечению безопасности дорожного движения является одной из первостепенных задач государства в настоящее время. Уровень развития экономической сферы трактует повышение степени автомобилизации страны, которая в свою очередь влечет неизбежное образование дорожно-транспортных происшествий. Аварийность на автомобильном транспорте наносит колоссальный урон как экономической, так и социально-демографической сфере страны. Таким образом, циркулирует замкнутый круг между стремлением к развитию областей государственного управления и последствиями их реализации.

Так, по состоянию на 2020 год в Орловской области зафиксировано 711 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 107 человек, 925 человека получили травмы различной степени тяжести (для сравнения: 2019 год – 773 ДТП, погибло – 94 человека, 979 – ранено; 2018 год – 800 ДТП, погибло – 112 человек, ранено - 1023) [3]. Данные цифры в целом показывают общее снижение количества зарегистрированных аварийных ситуаций. Тем не менее в каждом транспортном происшествии под угрозой находятся не только материальные ценности, но и человеческие жизни.

Органы государственной власти предпринимают различные меры для стабилизации складывающейся ситуации в области аварийности на автомобильном транспорте с стремлением к ее снижению. Центральное место среди данных властных структур занимает ГИБДД МВД России. Одним из ведущих направлений ее деятельности является пропаганда безопасности дорожного движения.

Приказ МВД России от 29 декабря 2018 года № 903 «Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения» определил меры по совершенствованию деятельности ГИБДД в сфере

предупреждения аварийных ситуаций на дорогах страны. Ведущей линией данного наставления является повышение правосознания субъектов дорожного движения, их правовой культуры, снижение нарушений Правил дорожного движения и, как следствие, минимизация числа аварий на транспорте [1].

Пропаганда безопасности дорожного движения является управленческой деятельностью, в большей своей степени относящейся к реализации мер ГИБДД. Без своей связующей линии с участниками дорожного движения она теряет смысл. Кроме того, в мерах пропагандистской деятельности прослеживается психологическое воздействие со стороны органов власти на участников дорожного движения с целью выработки законопослушного поведения. Такие мероприятия должны иметь конкретные условия обеспечения, основываться на различных массах общественности, учитывать возрастные характеристики.

Ведущими направлениями деятельности ГИБДД по пропаганде безопасности дорожного движения, которые прослеживаются в указанном наставлении, можно определить следующие:

1. Трактование нормативных правовых актов, касающихся линии деятельности Госавтоинспекции, общей безопасности на дорогах.

2. Побуждение путем проведения общественных мероприятий и акций, направленных на повышение уровня безопасности на дорогах, к возрастанию степени дисциплинированности участников дорожного движения.

3. Проведение как на местном, так и государственном уровне массового оповещения граждан о причинах и последствиях возникновения дорожно-транспортных ситуаций, а также о возможных способах их ликвидации.

Необходимо отметить, что современное развитое общество требует применения инновационных методов и способов реализации мер пропагандистской направленности. Естественным на данном этапе социализации является применение рекламных роликов, содержание которых доходчиво объясняет последствия ошибок при управлении транспортными средствами. Данные ролики по большей части имеют устрашающее содержание, заставляют участников дорожного движения задумываться о правильности своих действий при осуществлении передвижения.

Особо актуально размещение мониторов, воспроизводящих социальную рекламу о дорожном движении, в общественных местах, на городском транспорте, на автомагистралях, возле станций технического обслуживания транспортных средств и автозаправочных станций. В последних случаях степень побуждения к дисциплинированности участников дорожного движения возрастает при воздвижении утилизированных транспортных средств после аварийных ситуаций.

Рекламные ролики могут быть различными по содержанию: предполагается воспроизведение статистических данных о дорожно-транспортных происшествиях, выступления инспекторов ДПС с разъяснениями Правил дорожного движения, демонстрация реальных дорожно-транспортных происшествий, в том числе с летальными исходами. При этом последний из перечисленных вариантов, по нашему мнению, имеет особую эффективность, т.к.
свойствами устрашения возможно достучаться до благоразумности действий на проезжей части автомобильной дороги. Интернет-пространство дает возможность использования различных форм пропагандистской направленности, доступной для большей части населения страны. Среди них можно определить открытого доступа информационные сайты, которые включают статистические данные аварийности на дорогах страны, меры по предупреждению дорожно-транспортных происшествий, комментарии к основным нормативным актам, касающимся дорожно-транспортной безопасности, а также позволяют получить правовую консультацию от специалистов по поводу возникающих вопросов.

Повсеместное распространение цифровых технологий позволяет выделить отдельную линию реализации пропагандистских мероприятий с использованием мобильных устройств

связи. Предполагается размещение приложений, в качестве стандартных, дающих возможность воспроизведения звонков и доступа к экстренным консультациям сотрудников ГИБДД при отсутствии возможности связи ввиду off-line режима, что особо актуально при возникновении аварийной ситуации на автомагистрали в дали от пунктов связи.

Особое место среди мер и способов пропаганды безопасности дорожного движения занимает кадровый состав сотрудников Госавтоинспекции. Важное значение имеет психолого-педагогический опыт, позволяющий работать с разными категориями населения, подбирая как индивидуальный, так и групповой подход воздействия. Кроме того, современные условия реализации пропаганды не могут обойтись без технически обученных сотрудников, обеспечивающих информационное сообщение с гражданским населением страны.

В качестве положительного опыта реализации мер пропаганды дорожного движения можно привести дистанционный формат профилактических бесед сотрудников ГИБДД Орловской области со школьниками, проводимый в течение 2020 года в условиях введенных определенных ограничений ввиду сложившейся санитарно-эпидемиологической обстановки из-за распространения инфекции Covid-19. Цель подобных мероприятий - недопущение роста аварийности и детского травматизма.

Стоит отметить возможность взаимодействия курсантов и слушателей ведомственных вузов со школьными образовательными учреждениями, в том числе и Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, которые на практике могут донести до школьников младших, средних и старших классов необходимую информацию о правилах поведения на дорогах, о безопасности дорожного движения, что позволяет повысить степень их дисциплинированности и в очередной раз привлечь внимание к данной проблеме. Кроме того, данные мероприятия позволяют сформировать на
раннем этапе определенный положительный образ сотрудника полиции в глазах подрастающего поколения [2].

Таким образом, пропаганда безопасности дорожного движения представляет собой объемный комплекс мероприятий разной направленности, затрагивающий широкие общественные массы и имеющий своей целью минимизацию аварийно-опасных ситуаций на дорогах. Данный процесс позитивно влияет на общественные массы, активно развивается и приобретает развитый информационно-технологический характер. Своевременность использования конкретно-определенных мер позволит повысить безопасность дорожного движения в целом.

Автор несет ответственность за плагиат, точность приведенных фактов, статистических данных и иной информации; гарантирует, что материал не содержит сведений ограниченного доступа, ранее нигде не публиковался и в настоящее время не находится на рассмотрении на предмет публикации в других изданиях; не возражает против размещения полнотекстовой версии статьи в сборнике материалов данного научно-представительского мероприятия и в открытом доступе в сети Интернет; подтверждает отсутствие конфликта интересов (при предоставлении материалов, подготовленных в соавторстве).

Литература

1. Приказ МВД России от 29 декабря 2018 № 903 «Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения» [Электронный ресурс]: справочная правовая система «Гарант». – Режим доступа: http://www.garant.ru, свободный.
2. Кузнецова И.И. Формирование коммуникативной компетентности у обучающихся вузов МВД России в процессе проведения ими мероприятий по пропаганде безопасности дорожного движения // Вестник Тюменского института повышения квалификации сотрудников МВД России. 2014. № 1.
3. Официальный сайт ГИБДД МВД России http://www.ГИБДД.РФ

УДК 351

В.В. АФОНИН / V.V. AFONIN

В.В.Лукьянов атындағы Ресей ІІМ Орлов заң институтының жол полициясы кафедрасының аға оқытушысы, заң ғылымдарының кандидаты, полиция подполковнигі

Старший преподаватель кафедры ОД ГИБДД Орловского юридического института МВД России имени В.В.Лукьянова, кандидат юридических наук, подполковник полиции

Senior lecturer of the department of traffic police of the Orel law institute of the Ministry of internal affairs of Russia named after V.V.Lukyanov, candidate of law, police lieutenant colonel

Ресей Федерациясында жол қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін мемлекеттік автомобиль инспекциясы бөлімшелерінің оң тәжірибесін қолданудың кейбір аспектілері

Тақырыптың өзектілігі Ресейде жол қауіпсіздігін насихаттауға және жол -көлік жарақатының алдын алуға ерекше назар аударудан туындайды. Себебі, жиынтық мәліметтер бойынша, ел жол -көлік оқиғасы салдарынан қаза болғандар мен жарақат алғандар саны бойынша елдердің рейтингінде алдыңғы қатардағы орындардың бірін иеленуді жалғастыруда.

Ключевые слова: жол қауіпсіздігі, жол қозғалысы

Некоторые аспекты применения положительного опыта деятельности подразделений госавтоинспекции по обеспечению безопасности дорожного движения в РФ

Актуальность темы обуславливается особым вниманием к пропаганде безопасности дорожного движения и профилактике дорожно-транспортного травматизма в России. Это связано с тем, что по совокупности данных страна продолжает занимать одну из верхних строчек в рейтинге стран по количеству погибших и пострадавших в результате аварий на дорогах.

Ключевые слова: дорожная безопасность, дорожное движение

Some aspects of the application of the positive experience of the activities of the state traffic inspectorate units to ensure road safety in the Russian Federation

The relevance of the topic is due to special attention to the promotion of road safety and the prevention of road traffic injuries in Russia. This is due to the fact that, according to the aggregate data, the country continues to occupy one of the top lines in the ranking of countries in terms of the number of deaths and injuries as a result of road accidents.

Ключевые слова: road safety, traffic

В большинстве экономически развитых государств с высоким уровнем автомобилизации зарегистрировано множество организаций (ассоциаций, федераций, союзов и т.п.), объединяющих граждан и отдельные организации, созданные специально для решения проблем борьбы с аварийностью, а также и организации, в которых это направление работы является лишь одним из нескольких. При этом особенно велико число организаций, отстаивающих интересы отдельных категорий участников дорожного движения (дети, пожилые люди, пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты, автолюбители).

Несмотря на различия в принципах объединения граждан и учреждений, в структуре, степени массовости, целях и методах деятельности, общественные организации во всех странах выполняют схожие функции в обеспечении безопасности дорожного движения и снижения уровня аварийности:

1) улучшение информированности граждан;

2) воспитание ответственного отношения к требованиям законодательства в сфере дорожного движения (в том числе и у детей);

3) повышение требований к подготовке и квалификации водителей транспортных средств;

4) общественный контроль за качеством организации дорожного движения и дорожной инфраструктуры. Как правило, все общественные организации организуют и проводят различные кампании по безопасности дорожного движения.

В Польше, например, создан детский клуб «Пристегнутый ремнем безопасности Armadillo», организаторы которого вручают детям, правильно сидящим в детском кресле, игрушку-приз Armadillo. В Германии в ходе кампании раздается около 65 тыс. таких игрушек. Высокий уровень применения в европейских странах детских удерживающих устройств достигнут во многом благодаря активной разъяснительной и воспитательной работе.

Пропагандой безопасности дорожного движения в зарубежных странах занимаются подразделения дорожной полиции, министерство транспорта, министерство образования, общественные организации по предупреждению и профилактике БДД, добровольцы. Масштабные и дорогостоящие мероприятия, связанные, например, с высоким уровнем пассивной безопасности современных автомобилей или пропагандой детских удерживающих устройств, проводят экономически заинтересованные концерны и фирмы по производству этих устройств, что также стимулирует пропаганду БДД. Для согласования работы всех задействованных органов и учреждений страны ЕС (Великобритания, Нидерланды, Люксембург, Польша и др.) разрабатывают календарные планы пропагандистских кампаний БДД.

В мероприятиях по профилактической работе в сфере БДД во многих странах мира принимают участие различные общественные организации, например: Всеобщий автомобильный клуб Германии (АДАК); общественные советы безопасности дорожного движения Великобритании; Федерация велосипедистов Дании; Голландская ассоциация безопасности дорожного движения в Нидерландах; Национальное общество безопасности дорожного движения Швеции Национальный совет по предупреждению дорожно-транспортных происшествий Израиля, Федерация ассоциаций безопасности дорожного движения Японии и многие другие.

В Швеции существует организация NTF, которая занимается исключительно проведением образовательных и пропагандистских кампаний. Благодаря СМИ, через организацию пресс-конференций, радио- и телепередач, публикаций в периодических изданиях, формируется общественное мнение по повышению безопасности дорожного движения и соблюдению правил дорожного движения. Тематика информационно-пропагандистских кампаний NTF не ограничивается показом дорожно-транспортных происшествий и тяжести их последствий.

В Швеции организуются общенациональные кампании по безопасности дорожного движения, например: «Мамы, папы и дети на дороге в темноте» (цель - объяснение пользы ношения светоотражающих элементов на дороге); «Водители мопедов» (цель - обучение подростков правилам дорожного движения и безопасного управления мопедами); «Безопасность движения для родителей и детей с помощью Интернета» (цель - открытие страницы в Интернете для двустороннего общения родителей и детей с NTF) и др. Образовательные учреждения также обязательно проводят занятия по обучению детей и школьников БДД.

В Швеции уроки по безопасности дорожного движения ведут классные руководители. В качестве педагогов на занятия приглашаются представители региональных подразделений Национальной дорожной администрации, местных отделений Национального общества безопасности дорожного движения [1].

Во Франции при содействии министерства внутренних дел и министерства транспорта организовано сотрудничество между образовательными учреждениями,

автошколами, страховыми компаниями и разработана программа непрерывного образования БДД Educative Continuum для подрастающего поколения (от детских садов до окончания старших классов в школе, т.е. до получения водительских прав), соответственно каждый из этапов программы адаптирован к социальным запросам и биологическому возрасту обучающихся. Во Франции для проведения уроков БДД в школы приглашаются сотрудники полиции, добровольцы из числа студентов, членов молодежных и других общественных организаций, работники страховых фирм.

Во многих зарубежных странах, как и в России, принят программно-целевой подход к проблеме безопасности движения (Австрия, Испания, Финляндия, Франция, Япония и др.), где работа по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма занимает особое место. Так, система обучения БДД дошкольников и школьников в Испании направлена на формирование социально полезных правил и норм поведения, ценностей и установок, необходимых для обеспечения их безопасности, в том числе и как участников дорожного движения. В рамках образовательной программы «Предоставление и обучение БДД в классе» проходят подготовку школьные учителя и общественники-волонтеры [2].

В таких странах, как, например, Германия и Финляндия, Китай и Япония, пропаганда БДД направлена в основном на профилактику детского дорожно-транспортного травматизма. Современная Япония, в сравнении со странами Европы, Австралией и США (имеющими сопоставимое количество населения и уровень автомобилизации), имеет очень низкие показатели по количеству ДТП и смертности в их результате, а также по количеству нарушений правил дорожного движения. Эти факты свидетельствуют о грамотной государственной политике в данной сфере, высоком уровне пропаганды и профилактики в сфере дорожного движения. В Японии социальный институт безопасности дорожного движения имеет «крепкую опору» во всех слоях общества, начало которого закладывается в школьные годы. Зарубежные эксперты особо отмечают значимость работы, проводимой в детских дорожных клубах, организованных во многих странах. Таким образом, формированию транспортной культуры участников дорожного движения в зарубежных странах уделяется значимое внимание, начиная с детского возраста. Формирование транспортной культуры следует понимать как часть в рамках становления общей культуры человека, включающей ценностные качества личности, способствующие выбору правопослушного, травмобезопасного поведения в дорожно-транспортной среде в качестве пешехода, пассажира или водителя.

В заключение отметим следующее: во-первых, воспитание и обучение детей как участников дорожного движения правилам безопасного поведения на дороге, формирование правильного отношения к дорожным рискам, собственной безопасности и безопасности окружающих ведется во всех развитых странах.

Во-вторых, анализ зарубежного опыта показывает, что пропаганда безопасности дорожного движения и профилактические мероприятия по снижению дорожно-транспортного травматизма детей имеют сложившиеся традиции и инновации, осуществляются на плановой основе, являются прерогативой не только дорожной полиции, но и многочисленных общественных организаций, образовательных учреждений, при поддержке со стороны государства и бизнес-компаний.

В-третьих, пропаганда безопасности дорожного движения в России является важным направлением деятельности Госавтоинспекции, которой необходимо более динамично взаимодействовать с общественными организациями и образовательными учреждениями в проведении профилактических мероприятий по предупреждению дорожно-транспортного травматизма детей. В настоящее время имеется ряд положительных примеров опыта такой работы.

В-четвертых, необходимо проводить общественный мониторинг оценки массовых

мероприятий по профилактике дорожно-транспортного травматизма детей, выяснению отношения различных возрастных групп к данным мероприятиям, что позволит повысить их эффективность.

Литература

1. Капустина Е.Г. Совершенствование системы профилактики безопасности дорожного движения: отечественный и зарубежный опыт // Наука и практика. 2016. № 3 (68). С. 57-60.
2. Корсун Г.А., Полякова С.В. Психологические условия предупреждения дорожно-транспортного травматизма детей младшего школьного возраста // Вестник ЧГУ. Серия: Право. 2016. Т. 1. Вып. 4. С. 33-36.

УДК 378

Ж.А.АЮПОВ / J.A.AYUPOV

Начальник кафедры ОБОТ Актюбинского юридического института МВД Республики Казахстан имени Малкеджара Букенбаева, полковник полиции

Қазақстан Республикасы ІІМ Малкеджар Бөкенбаев атындағы Ақтөбе заң институты ҚБТ кафедрасының бастығы, полиция полковнигі

Head of the OBOT Department of the Aktobe Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Kazakhstan named after Malkejar Bukenbayev, Police Colonel

Білім беру ұйымдарында жол қозғалысы ережелерін зерттеу ерекшеліктері және олардың маңызы

Мақалада балаларға жолда жүру ережелерін және олардың жолда қауіпсіз жүру тәртібін үйрену тәртібін енгізу қажеттілігінің негіздемесі келтірілген.

Түйінді сөздер: жол қауіпсіздігі, жол ережелері, балалар, білім, ата-аналар, автомобильдер, алдын алу.

Особенности изучения пдд в образовательных учреждениях и их значимость

В статье даётся обоснование о необходимости внедрения в обучение детей дисциплины по изучению правил дорожного движения и безопасного поведения их на дороге.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, правила дорожного движения, дети, образование, родители, автомобили, профилактика.

Features of studying traffic regulations in educational institutions and their significance

The article provides a rationale for the need to introduce into the teaching of children the discipline of studying the rules of the road and their safe behavior on the road.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, правила дорожного движения, дети, образование, родители, автомобили, профилактика.

Проблемы безопасности дорожного движения, обеспечение защиты жизни и здоровья человека являются неотъемлемой составляющей укрепления национальной безопасности каждой страны. Одной из причин высокой смертности среди населения является дорожно-транспортные происшествия.

Как правило, в большинстве случаев жертвами дорожно-транспортных происшествии становятся пешеходы, в силу своей безграмотности в области дорожного движения или завышенная самоуверенность не учитывая скорость движения транспортного средства, возможность его маневрирования в случае проявления экстренной ситуации.

На сегодняшний день данная проблема должна обрести национальные приоритеты основного характера.

В данном направлении законодательным органом Республики Казахстан проводятся немало работ, одной из которых является Закон о дорожном движении Республики Казахстан. Нормы которой регулируют в правовом пространстве основные принципы дорожного движения.

К примеру, согласно статьи 3 вышеуказанного закона основными принципами дорожного движения являются: приоритетность жизни и здоровья участников дорожного движения над экономическими результатами хозяйственной деятельности; приоритетность ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью участников дорожного движения; соблюдение интересов участников дорожного движения, общества и государства при обеспечении безопасности

дорожного движения; системность подхода по обеспечению безопасности дорожного движения[1]. На сегодняшний день статистика аварийности на дорогах обретает ужасающий характер. Ежегодно в дорожно-транспортных происшествиях насчитывается большое количество погибших и раненых людей. Изменение правил дорожного движения и ужесточение наказания за их нарушение оказала положительную роль в улучшении дорожно-транспортных происшествии.

Однако, одними только изменениями правил дорожного движения и ожесточениями законодательства в улучшении дорожно-транспортных происшествии де даст в полной мере ожидаемого результата. Так как, для этого необходима культурно-воспитательная составляющая граждан, общества. Именно культура поведения человека в обществе формируется в процессе воспитания в семье и получения образования в образовательных учреждениях различного уровня.

Анализируя образовательные программы организации образования, считаем целесообразным введение в образовательные программы обязательной полноценной дисциплины связанной с безопасностью на дорогах - с тем, чтобы подрастающее поколение не только получали в полном объеме необходимые знания, но уже с самого раннего возраста начинали осознавать ответственность как за свою жизнь, так и за жизнь окружающих людей. Новое высокообразованное поколение пешеходов и водителей не появляются сами по себе, это плод непрерывного воспитательного процесса организации образования.

В связи с чем, считаем необходимым обучение Правилам дорожного движения начать с дошкольных образовательных учреждении. Чем раньше, тем лучше. Поскольку это будущие водители и пешеходы, в них необходимо формировать законопослушное поведение с раннего возраста.

Можно выделить несколько проблемных моментов в изучении преподавании ПДД в образовательных учреждениях, при этом мы не делаемразличия в возрасте учащихся:

1. Отсутствие передовых методик обучения правилам дорожного движения;

2. Отсутствие в достаточном количестве современных (не обязательно компьютерных) наглядных и методически грамотных разновозрастных разработок;

3.Отсутствие «Авто городка» и мобильных передвижных транспортных средств по обучению правил дорожного движения путем развертывания перевозимого учебного материала на местности;

(справочно: 29.06.2021 года совместно с ОДТИ ДП Актюбинской области и Акиматом города Актобе в парке имени Первого президента был открыт «Автогородок» для юных участников дорожного движения)

4. Формальность подхода взрослых к обучению детей ПДД;

5. Отсутствие мер по пробуждению и заинтересованности у детей при изучении ПДД (стимуляция детей и выработка в них осознание значимости в обществе);

Решение вышеупомянутых проблем надеемся в какой-то степени окажут свою положительную роль.

Также хотелось бы подчеркнуть, что в современном обществе стремление родителей к материальным благам семьи оставляют без внимания воспитательные меры и дисциплину поведения детей и подростков в дорожно-транспортной среде.

Безусловно, оберегать свое чадо от всех опасностей в человеке заложено на биологическом уровне. Однако родители наряду с защитой своего ребенка, должны подготовить его к всем трудностям предстоящим в будущем на его пути касательно поведенческих норм на дорогах общего пользования. Оберегая ребенка от опасностей некоторая категория родителей (в виду своего низкого уровня культуры) должным образом не осознают-психологические и физиологические особенности поведения детей и подростков в дорожно-транспортной среде.

Учитывая то что, в настоящее время Уполномоченный орган в области образования в Республике Казахстан имеет функции по координации взаимодействие государственных органов по повышению уровня образования учащихся общеобразовательных школ в сфере безопасности дорожного движения, утверждать типовые образовательные учебные программы по обучению детей правилам дорожного движения, предлагаем следующее:

1. Обучение правилам и безопасности дорожного движения должно иметь повсеместный характер с продолжительность всего цикла образования (ввести в школах отдельную дисциплину, предмет);

2. Количество отведенных учебных часов должно соответствовать ее актуальности и емкости;

3. В содержание учебных программ должны входить принципиально новые концепции получения знании в области дорожной безопасности, такие как:

- изучение психологических особенностей участников дорожного движения (предсказуемым и управляемым);
- поиск причинно-факторного комплекса ДТП;
- отход от потребительского заучивания ПДД без ее осмысления;
- привитие осознанного законопослушания;
- привитие обще общественных этических норм поведения между участников дорожного движения.

Кроме того, в случаях отсутствия автогородков считаем целесообразным органам образования совместно с ОВД рассматреть вопрос о внедрении использования мобильных передвижных транспортных средств по обучению правил дорожного движения путем развертывания перевозимого учебного материала на местности

Наряду с этим, считаем целесообразным организовать работу с родителями по следующим направлениям:

- выносить на повестку дня в общешкольных и классных родительских собраниях вопросы по дорожной безопасности;
- выносить на повестку дня заседании родительского комитета вопросы по профилактике и предупреждению ДТП;
- индивидуальная разъяснительная работа с родителями или законными представителями по сообщениям об имевшим место дорожно-транспортном происшествии.

Мы считаем, что выполнение вышеупомянутых предложении даст свой положительный результат толь в том случае когда все они будут применятся повсеместно и в комплексе.

Литература

1. Закон Республики Казахстан «О дорожном движении» *(с изменениями и дополнениями по состоянию на 01.02.2021 г.)*
2. Методические рекомендации по организации работы по безопасности дорожного движения

УДК 351

А.С. БАЙГАЗИН / A.S. BAIGAZIN

Қазақстан Республикасы ІІМ Ақтөбе заң институты көлік объектілерінде қауіпсіздікті ұйымдастыру кафедрасының аға оқытушысы М. Букенбаева, м.ю.н., полиция майоры

Старший преподаватель кафедры организация безопасности на объектах транспорта Актюбинского юридического института МВД РК имени М.Букенбаева, м.ю.н., майор полиции

Senior lecturer of the department organization of security at transport facilities of the aktobe law institute of the Ministry of internal affairs of the republic of Kazakhstan named after M.Bukenbayev, m.yu.n., police maior

Жаяу жүргіншінің электр қозғалыс құралдары – бүгінгі күннің проблемасы

Адам өмірінің жедел қарқыны, оның ғарышта тез қозғалуға деген ұмтылысы қолданыстағы көлік құралдарына және жолдардағы қауіпсіздік мәселелеріне байыпты назар аударуды қажет етеді.

Түйінді сөздер: жол қозғалысы, гироскутер, көлік құралы, электр көлігі, жаяу жүргінші.

Электрические средства передвижения пешехода – проблема сегодняшнего дня

Ускоренный темп жизни человека, его желание быстрого перемещения в пространстве требуют серьезного внимания к существующим средствам передвижения и вопросам безопасности на дорогах.

Ключевые слова: дорожное движение, гироскутер, транспортное средство, электротранспорт, пешеход.

Электрические средства передвижения пешехода – проблема сегодняшнего дня

The accelerated pace of a person's life, his desire to move quickly in space require serious attention to existing means of transportation and road safety issues.

Keywords: road traffic, gyro scooter, vehicle, electric vehicle, pedestrian.

Ежедневно мы являемся участниками дорожного движения, выступая в качестве пешехода, пассажира или водителя и в этой бытности случаются дорожно-транспортные происшествия по вине той или иной стороны участника дорожного движения. При дорожно-транспортном происшествий с участием пешехода, зачастую под риском получения травмы или увечий находится пешеход и в большинстве случаев они остаются правыми в своих действиях и как показывает практика всю полноту ответственности, возмещение причиненного вреда возлагается на водителя транспортного средства.

Кроме этого на улицы городов вышли пешеходы на электрических средствах передвижения такие как электросамокаты, сигвеи, гироскутеры и моноколесо.

Гироскутер –уличное электрическое транспортное средство, выполненное в форме двух соединённых поперечных площадок для ступней, подвижных относительно друг друга, с колёсами по бокам. Использует электродвигатели, питаемые от электроаккумулятора, и ряд гироскопических датчиков для самобалансировки и поддержания горизонтального положения площадки для ног.

Сегвей – электрическое самобалансирующееся транспортное средство с двумя колёсами, расположенными по обе стороны от водителя, внешне напоминающее колесницу [1].

Современный электротранспорт «Моноколесо» завоевывает популярность у взрослых и детей, когда стоя на одном колесе в пластиковом корпусе достаточно только наклониться, чтобы поехать вперед или остановиться. Согласно данным Комитета по правовой статистике и специальным учетам Генеральной прокуратуры Республики

Казахстан за 2020 год было зарегистрировано 9460 дорожно-транспортных происшествии с участием пешеходов, в которых 568 человек погибло и 4389 человек получили телесные повреждения различной степени тяжести [2].

Постоянное балансирование на одном, двух колесах увеличивает вероятность возможного падения, особенно у детей и подростков, что может привести к различным травмам и переломам, а в случае столкновения с автотранспортом к трагическим последствиям. Зачастую пешеходы управляющие вышеупомянутыми средствами передвигаются по дорогам общего пользования либо на ровне с обычными пешеходами доставляя массу неудобств как водителям так и пешеходам, это обусловлено тем что, водитель в силу своих возможностей не сможет своевременно увидеть передвигающего пешехода на электронных средствах передвижения, а обычный пешеход определить скорость передвигающегося электронного средства для предотвращения столкновения

Согласно п. 10 статьи 1 Закона Республики Казахстан «О дорожном движении» пешеход – это находящееся вне транспортного средства на дороге и не производящее на ней работы. К пешеходам приравниваются физические лица, передвигающиеся в креслах-колясках для инвалидов, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, везущие санки, тележку, детскую коляску [3].

Как мы видим, законодатель не рассматривает в качестве пешеходов граждан управляющих электросамокаты, сигвеи, гироскутеры и моноколесо которые передвигаются на ровне с обычными пешеходами.

Также, законодатель излагает не точную формулировку под определением транспортного средства такого как мопед, определяя его как двух- или трехколесное транспортное средство, снабженное двигателем внутреннего сгорания с объемом цилиндра, не превышающим пятидесяти кубических сантиметров, либо электрическим двигателем и имеющее максимальную конструктивную скорость не более пятидесяти километров в час. К мопедам приравниваются велосипеды с подвесным двигателем, мокики, скутеры и другие транспортные средства с аналогичными характеристиками. Таким образом к категории мопедов можно отнести электросамокаты, сигвеи, гироскутеры конструктивная скорость которых не превышает и 15 км/ч на максимальной отметке. Т.е. согласно законодательства Казахстана владельцам данных устройств необходимо приобрести водительские удостоверения по категории «А1- мопеды». В таком случае что же делать юным участникам дорожного движения не достигшие соответствующего возраста для приобретения водительского удостоверения. Ведь зачастую именно юные участники дорожного движения управляют вышеупомянутыми девайсами.

В целях разграничения категории участников дорожного движения предлагаем данную норму закона изложить в следующей редакции: «мопед - двух- или трехколесное транспортное средство, снабженное двигателем внутреннего сгорания с объемом цилиндра, не превышающим пятидесяти кубических сантиметров, либо электрическим двигателем не превышающее максимальную конструктивную скорость от двадцати и не более пятидесяти километров в час. К мопедам приравниваются велосипеды оснащенные подвесным двигателем, электрические средства передвижения и другие транспортные средства с аналогичными характеристиками»

Из этого следует вопрос? Почему же от двадцати и не более пятидесяти километров в час. Это обусловлено тем что, именно от одного до пятнадцати километров в час это тот скоростной диапазон в котором передвигаются маловаттные электрические средства передвижения. Также следует отметить что данные электрические средства передвижения используются наравне с обычными пешеходами. В случае наезда первых, как их квалифицировать?

Ведь толковый словарь Ожегова дает четкое определение термину «пешеход» - это человек, идущий пешком [4]. Но фактический управляя электрическим средством передвижения он не идет пешком, а передвигается. Именно по этому мы предлагаем ввести в законодательство о дорожном движении отдельную категорию участников дорожного движения таких как «мобильный пешеход».

Ведь быстро развивающая электроиндустрия заставляет подстраивается законодательству под ее реалии.

Кроме того принятие вышеупомянутых мер не станет панацеей. Ведь для разрешения данного вопроса принятие комплекса правовых решении слишком мало.

В свою очередь мы предлагаем принятие следующих мер:

- во первых, представителям органов внутренних дел на постоянной основе проводить разъяснительно-воспительную беседу с учениками средних образовательных учебных заведении по вопросам дорожной безопасности.

- во вторых, местным исполнительным органам проводить агитационную работу в местах общего скопления граждан (скверы, парки, места общего развлечения) о мерах по недопущению травмирования и правильности использования электрическими средствами передвижения.

- в третьих, в средствах массовой информации публиковать факты неправильного использования электрическими средствами передвижения последствия которых оказали негативную роль в здоровье и жизни человека

Мы считаем, что только применение данных мер в комплексе даст свой положительный результат.

Литература

1. https://ru.wikipedia.org
2.https://qamqor.gov.kz
3. Закона Республики Казахстан «О дорожном движении»
4. Ожегов С.И. и Шведова Н.Ю. «Толковый словарь русского языка»

УДК 351

И.А. БЫЛИНИН / I.A. BYLININ

В.В. Лукьянов атындағы Ресей ІІМ Орлов заң институтының жол полициясы кафедрасының аға оқытушысы, полиция подполковнигі.

Старший предователь кафедры ОД ГИБДД Орловского юридического института МВД России имени В.В.Лукьянова, б\з, подполковник полиции.

Senior lecturer of the department of traffic police of the Orel law institute of the Ministry of internal affairs of Russia named after V.V. Lukyanov, police lieutenant colonel.

Қазіргі жағдайда жол қауіпсіздігін арттырудың кейбір аспектілері

Мақалада жол-көлік оқиғаларының санын азайту мақсатында жол қауіпсіздігін жақсарту ерекшеліктері талқыланады, жол қозғалысы қатысушыларының арасында жол қауіпсіздігін насихаттау мен алдын алуды қолдана отырып, апатты жою бойынша күш-жігерді арттыруға бағытталған ұсыныстар енгізіледі.

Түйінді сөздер: жол қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ету, зардаптардың ауырлығы, өлім-жітімнің төмендеуі, жол-көлік оқиғалары, жүргізушілердің дайындығын жақсарту, автокөліктердің жағдайы, жол қозғалысына қатысушылардың мінез-құлық мәдениеті.

Некоторые аспекты повышения безопасности дорожного движения в современных условиях

В статье рассматриваются особенности повышения безопасности дорожного движения в целях снижения количества дорожно-транспортных происшествий, внесены предложения направленные на активизацию усилий по устранению аварийности с использованием профилактики и пропаганды безопасности дорожного движения среди участников дорожного движения.

Ключевые слова: пропаганда безопасности дорожного движения, тяжесть последствий, снижение смертности, дорожно-транспортные происшествия, совершенствование подготовки водителей, состояние автотранспорта, культура поведения участников дорожного движения.

Some aspects of improving road safety in modern conditions

The article deals with the features of improving road safety in order to reduce the number of road accidents, made proposals aimed at enhancing efforts in the impact on the elimination of accidents using prevention and promotion of road safety among road users.

Keywords: promotion of road safety, severity of consequences, reduction of mortality, road accidents, improvement of driver training, the state of vehicles, the culture of behavior of road users.

Каждый гражданин имеет право на свободное, беспрепятственное и безопасное передвижение по дорогам нашего государства, успешная реализация которого дает развитие и расширение сложившихся внутригосударственных связей в социально – экономической и культурной сфере общественной жизни. За последние годы значительно вырос автомобильный парк страны, что оказало заметное влияние на происходящие интеграционные процессы. В целом происходящие процессы оказали положительное действие на общественные отношения, но сыграли на формирование негативных факторов, это прежде всего последствия дорожно – транспортных происшествий (далее ДТП).

В последние годы аварийность в России стабилизировалась, но ее уровень остается высоким по сравнению с другими цивилизованными странами и вызывает озабоченность, как со стороны государства, так и общества в целом. По итогам прошедшего года допущено более 130 тысяч происшествий, где получили ранения 133 тысячи человек и погибло 14 тысяч. Ущерб от ДТП исчисляется не только миллиардами рублей, но и тысячами человеческих жизней.

Следует выделить ряд факторов оказывающих влияние на дорожно - транспортный травматизм:

- соотношение между автомобильным парком страны и уличной дорожной сетью. Развитие уличной сети не в полной мере отвечает интенсивности транспортного потока в условиях дорожного движения. Качество автомобильных дорог не везде соответствует требованиям к эксплуатационному состоянию, административная практика в отношении лиц ответственных за содержание дорог остается на уровне прошлых лет. Техническое состояние транспортных средств, привлекаемых к перевозки пассажиров и грузов, в некоторых случаях не отвечает обязательным требованиям безопасности дорожного движения;

- уровень низкой дорожно–транспортной дисциплины водительского состава оказывает негативное влияние на ситуацию с аварийностью. По вине водителей допускается около 85% всех происшествий. Количество выявленных правонарушений в области безопасности дорожного движения постоянно растет. Соотношение выявленных правонарушений более 72 миллионов и жителей нашего государства, говорит о том, что каждый второй имеет нарушение Правил дорожного движения (далее ПДД).

В современных реалиях общественная дисциплина и традиции поведения участников дорожного движения на дорогах связаны с проблемой повышения безопасности в целом. Благодаря тому, что дорожное движение имеет массовый характер, оно становится частью работы по усвоению участниками дорожного движения цивилизованных форм поведения, которые отвечают уровню развития правовой культуры современного государства.

Актуальный метод, который способствует обеспечению безопасности дорожного движения, а также позитивно воздействует на процесс развития правового сознания граждан, является пропаганда безопасности дорожного движения.

Работу по пропаганде безопасности дорожного движения можно встретить в разных формах:

- публикации в газетах, журналах, выступления на радио и телевидении, размещение информации посредством Интернет ресурсов;

- беседы сотрудников Госавтоинспекции с водительским составом при надзоре за дорожным движением, с трудовыми коллективами в транспортных предприятиях, с учащимися дошкольных и общеобразовательных учреждений;

- проведение общественных мероприятий среди населения, направленных на осознания всей ответственности возникшей проблемы безопасности дорожного движения.

Изучив, опыт зарубежных стран и учитывая высокие современные технические возможности, одним из эффективных способов пропаганды безопасности дорожного движения является социальная реклама, которая формирует правовую культуру участников дорожного движения.

Следует отметить, что в последнее время социальная реклама на экранах телевизоров и информационных стендах приобретает характер агрессивности. Это явно прослеживается в рекламе спортивных продуктов, таких как автомототранспортных средств с демонстрацией «спортивного стиля вождения», что в большинстве случаев оказывает влияние на подсознание человека и побуждает в нем агрессию. Так, например: водители, имея в пользовании спортивный или многосильный автомобиль на дорогах общего пользования выполняют фигуральное вождение, которое приемлемо для закрытых площадок, а также встречаются случаи умышленного превышения установленной скорости движения снимая происходящее на мобильное устройство, размещая видео с допущенными нарушениями в социальные сети. В целях формирования правовой культуры поведения на дорогах, социальную рекламу необходимо создать по принципу положительного поведения граждан – участников дорожного движения. Анализ уже существующей социальной рекламы в

области безопасности дорожного движения показывает, что она построена на запугивании и возбуждении негативных эмоций. Например: «если вы сели за руль в нетрезвом уме, рискуете твердой памятью», «для управления этими лошадьми нужна только одна голова». Метод запугивания не всегда является эффективным, в большинстве случаев он подталкивает водителей к некоторой озлобленности и осознанности допускаемых нарушений, у граждан включается принцип психологической защиты. Отрицательный тип рекламы разрушает положительную установку социального ролика.

Главная задача социальной рекламы не призывать, а очень деликатно показать, что целесообразно будет соблюдать ПДД, так как это несет более выгодные временные затраты, двигаясь в общем транспортном потоке и соблюдая скоростной режим, не произойдет негативных последствий, в следствии чего не наступят материальные потери на ремонт автомобиля. Необходимо затронуть сознание граждан направленное на материальную выгоду и попытаться сыграть на чувствах любви к своему «железному коню».

Таким образом, социальная реклама не должна быть коммерческо – социальной, а иметь социально – психологическую специфику. При этом, если речь идет, о социальной рекламе посвященной безопасности дорожного движения, то приоритет следует уделять общественным ценностям, таким как взаимоуважение на дороге, предельная осторожность при управлении транспортным средством, развитие у граждан чувства ответственности за жизни других участков дорожного движения. Необходимо добиться от каждого участника, что безопасность дорожного движения это всеобщая проблема.

Используя социальную рекламу в качестве профилактики, необходимо истолковывать даваемую информацию доступно не используя текст официального документа, так как в своем большинстве участники дорожного движения представители разных профессий и социальных групп. Словосочетания должны иметь смысл обязательных требований, но не деловой текст официального документа.

Для повышения дисциплины вождения не надо сразу призывать, «что это нельзя», это вызовет «дух противоречивости», необходимо дисциплинировать водителей поэтапно, начиная с обращения внимания, о необходимости беречь себя, а далее применить социальную рекламу, указывая на соблюдение ПДД.

Демонстрируя рекламу спортивных предметов (автомототранспортных средств) необходимо отражать обязательное соблюдение ПДД, а использование спортивных возможностей применять на специальных трассах и отведенных для спортивных целей участках.

При трансляции телевизионных передач или фильмов, необходимо моменты нарушения ПДД исключить или в конце сюжета пресечь нарушение сотрудниками полиции. Управление автомобилем в видеосюжетах показывать с соблюдением ПДД, например: «использование ремня безопасности», «управление мототранспортными средствами в застегнутом мотошлеме», «разговаривать по телефону управляя автомобилем с помощью громкоговорящего устройства».

При разработке социальной рекламы возникает необходимость показать наглядно пользу от соблюдения ПДД всеми участниками дорожного движения.

Социальную рекламу целесообразно использовать в местах общего пользования, при этом хотелось бы отметить, что в придорожной полосе размещать рекламу следует на информационных стендах, не используя табло с меняющейся информацией, так как это отвлекает водителя от происходящих процессов на дороге. На сегодняшний день весьма актуальным местом для размещения социальной рекламы является сети Интернета.

Важным направлением в профилактической работе с использованием социальной рекламы, - это сформировать облик «идеального водителя» и ориентировать на повышение самооценки и самоуважения. Реализуя комплекс мер профилактики безопасности

дорожного движения, надо понимать, что одним из основных направлений деятельности должно стать использование социальной рекламы, которая учитывает психологические процессы и механизмы мыслительной деятельности участников дорожного движения. Социальная реклама в настоящий момент представляет один из путей повышения культуры участников, что является частью работы по снижению аварийности.

В современных условиях механизм обеспечения безопасности дорожного движения в России, представляет собой сложный механизм, который состоит из широкого спектра субъектов, но он так же и упорядочен множеством правовых норм, а его функционирование осуществляется при помощи огромного количества человеческих ресурсов. На сегодняшний день законодатель и хозяйствующие субъекты по оказанию транспортных услуг, принимают комплекс мер по созданию благоприятных условий труда и подготовки водителей.

Важное место в работе по стабилизации аварийности на дорогах страны играет подготовка квалифицированных водительских кадров и пропаганда безопасности дорожного движения среди уже существующего водительского состава. Рассматривая причины ДТП, сказать однозначно, что сегодня является основной – нельзя. Однако некоторые из представителей государственных органов выдвигают мнение, что одной из главных причин является «человеческий фактор». Водитель, управляющий транспортным средством, в большинстве случаев является виновником в ДТП, причины могут быть различными, как осознанное нарушение правил дорожного движения, так и нарушения допущенные из – за невнимательности. Ранее отмечалось, что показатель состояния безопасности дорожного движения во многом зависит от дисциплины и уровня профессионального мастерства водителей.

На сегодняшний день более 85 процентов дорожно-транспортных происшествий допущено по причине нарушения ПДД водителями транспортных средств. На долю таких ДТП приходиться более 80 процентов погибших и более 90 процентов раненых. Из анализа аварийности, выделим группу риска водителей, имеющих стаж вождения менее 2 – х лет, которая требует особого внимания, для того чтобы определить причину нарушений и с четом сделанных выводов подготовить комплексную программу обучения и приема экзаменов. Из-за нарушений ПДД водителями – новичками совершено каждое тринадцатое ДТП (7,9 процента).

В настоящее время к актуальным мерам, направленным на повышение качества подготовки водителей и профилактики безопасности дорожного движения среди его участков, можно предложить следующее:

Донести до сознания водителей и других участников дорожного движения понимания того, что безопасность дорожного движения является проблемой не только государства, но и общества в целом. Помимо социальной рекламы, необходимо в дошкольных и образовательных учреждениях увеличить количество практических занятий по обеспечению безопасности дорожного движения в реальных уличных условиях, показывая значимость всей опасности дорожных происшествий.

В решении проблемы безопасности дорожного движения должны принимать участие: государственные органы, структуры и ведомства, хозяйствующие субъекты, граждане участники дорожного движения. Проблема безопасности дорожного движения должна пропагандироваться не только государственными органами, но и общественными организациями. Хозяйствующий субъект, оказывающий услуги по перевозки грузов и пассажиров автомобильным транспортом, с учетом проводимой профилактической работы, должен анализировать работу каждого водителя и по итогом годовой работы проводить до пуск к управлению служебным автотранспортом, применяя поощрительные меры за отсутствие нарушений ПДД и безаварийное управление. На рабочих собраниях в организациях не имеющих в эксплуатации автомобильный транспорт в обязательном порядке

проводить разъяснительную работу с персоналом по теме «Безопасность дорожного движения», информацию о проведенных мероприятиях размещать на имеющихся информационных ресурсах. Решение проблемы безопасности дорожного движения необходимо выдвинуть как одну из главных и сделать ее всеобщей. Необходимо централизовать управление со стороны государственных органов, а не распределять проблему между различными ведомствами. Принимая меры надо учитывать, что автомобильный парк в стране увеличивается, и поэтому должно быть равное соотношение мер и проблем.

1) В целях надлежащего контроля за сдачей квалификационного экзамена в обучающих учреждениях, необходимо обязательное применение видеозаписи процедуры сдачи экзамена. В случаях систематических нарушений в работе устройств видеозаписи и выявленных нарушений порядка проведения экзамена привлекать к ответственности учреждения, вплоть до прекращения деятельности.

3) Ограничить количество обучающих учреждений по занятиям в пределах одной площадки по первоначальным навыкам управления. Это позволит устранить дефицит времени при выполнении всего комплекса упражнений.

4) В целях повышения качества обучения водительских кадров, необходимо обязать обучающие организации обеспечить сопровождение кандидатов в водители до окончания полного комплекса сдачи экзаменов. Данная мера позволит более ответственно подходить к подготовке водительских кадров.

5) Переработать подход к предоставлению права управления транспортными средствами. Права и свободы в области управления транспортным средством не могут быть безграничными, так как они затрагивают интересы других граждан и могут представлять реальную угрозу для их жизни и здоровья. Право на управление транспортным средством необходимо предоставлять гражданину не только учитывая его состояние здоровья, технику вождения, но следует изучить его психологические особенности личности, способность реагировать в разных стрессовых ситуациях, осознание гражданина, что он водитель, лицо управляющее источником повышенной опасности. Поэтому, прежде чем давать право управлять транспортным средством надо убедиться, что гражданин не способен угрожать благополучию и безопасности других участников дорожного движения. Методика обучения будущих водителей, должна включать тестирование на предмет выявления психоаналитических и интеллектуальных способностей с использованием тренажеров, на которых осуществляется моделирование аварийных ситуаций. В порядке выполнения контрольных функций обратить особое внимание на автошколы, предоставляющие услуги в наиболее короткие сроки, в целях исключения формального подхода к обучению.

На сегодняшний день анализ социальных аспектов безопасности дорожного движения сталкивается со сложившимся понятийным аппаратом, который охватывается общим кругом – «транспортная безопасность», представляющим общее состояние транспортной системы страны.

Под безопасностью на дорогах страны следует понимать защищенность от возникающих опасностей и угроз, которые способны нанести вред интересам жизни граждан.

Структуру понятия можно раскрыть следующими компонентами:

- представление о безопасности на дорогах;
- отношение личной безопасности и безопасности других участников;

Близким является понятие «безопасность дорожного движения», которое представляет систему организации дорожного движения, обеспечивающую безопасное передвижение транспортных средств по дорогам без ущерба для жизни людей и перевозимых грузов. Безопасность дорожного движения определяет характер организации компонентов системы (инфраструктура и участники дорожного движения) и их связи.

Следует отметить, что система обеспечения безопасности дорожного движения состоит из компонентов, которые определяют причины ДТП:

- развитие дорожно – транспортной сети и ее эксплуатационно – техническое состояние;
- структура и объем существующих транспортных потоков;
- техническое состояние автомобильного парка страны;
- технологии используемые в дорожно – транспортной системе;
- квалификация, подготовка, дисциплина водителей и других участников дорожного движения;
- морально – этические нормы участников дорожного движения;
- нормативно – правовая база и система исполнения обязательных требований;
- взаимодействие участников дорожного движения и транспортных средств различного назначения и ведомственной принадлежности;
- характеристики и свойства технических, организационных и информационных систем.

Теоретически важным понятием следует считать «культуру безопасного поведения на дороге». В литературе можно встретить только близкие понятия определения. Например, в работе А.М. Якупова изложено понятие «транспортной культуры» в целом. Из данного определения сложно отличить культуру безопасности от полученных знаний и навыков, которые человек получает в процессе социализации. Понятие «культура безопасности участника дорожного движения» должна представлять совокупность полученных знаний и навыков участником дорожного движения, а также принятие решений в совершаемых им действий и предвидении наступления возможных последствий.

Таким образом, следует отметить, что пропаганда культуры и безопасности дорожного движения должна быть одним из важнейших направлением в работе Госавтоинспекции по профилактике аварийности на дорогах страны. Однако для этого требуется создание информационно – правового поля, которое обеспечит достаточный уровень социального, педагогического и психологического воздействия на участников дорожного движения. Проводимая работа должна быть направлена на понимание обществом серьезности проблемы и личной заинтересованности в ее решении, на необходимость разумного, ответственного и взаимоуважительного, дисциплинированного поведения на дорогах. Лица, осуществляющие деятельность по подготовке водительских кадров, должны понимать всю серьезность проблемы безопасности дорожного движения, так как водительский состав составляет большую часть участников дорожного движения.

Для эффективного решения проблем, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения, необходимо создание единой организационно-правовой системы профилактики и предупреждения дорожно-транспортных происшествий. Полагаем, что такая система позволит не только сохранить накопленный потенциал, но и приведет к сокращению числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях и сформирует предпосылки для достижения стратегических целей снижения дорожно-транспортного травматизма на перспективу.

Литература

1. Данные взяты с официального сайта Госавтоинспекции: // Режим доступа: http://stat.gibdd.ru/ .
2. Приказ МВД России от 10 августа 2006 г. № 621 «О проведении мониторинга» // АИПС «НПА МВД России».

3. Кравченко Т.А., Поспеев К.Ю. Проблемы пропаганды безопасности дорожного движения // Фундаментальные и прикладные исследования в современном мире. 2017. № 18-3. С. 90-92.
4. Лебедева М.Ю. Пиджаков А.Ю. Дефиниция «транспортная безопасность» // Научный вестник МГТУГА. 2013. №196.С 69.
5. Якупов А.М. Транспортная культура: философское и социокультурное обоснование природы // Жизнь. Безопасность. Экология. 2008. № 1 – 2. С.140 – 154.

УДК 351

А.М. ВОРОНОВ / A.M. VORONOV

Ресей ІІМ бүкілресейлік ғылыми-зерттеу институтының ФМБК № 4 ғылыми-зерттеу орталығының 1-ші бөлімінің бас ғылыми қызметкері, заң ғылымдарының докторы, профессор, отставкадағы полиция полковнигі, РҒА сарапшысы.

Главный научный сотрудник 1-го Отдела Научно-исследовательского центра № 4 ФГКУ Всероссийского научно-исследовательского института МВД России, доктор юридических наук, профессор, полковник милиции в отставке, эксперт РАН.

Chief Researcher of the 1st Department of the Research Center No. 4 of the Federal State University of the All-Russian Research Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Doctor of Law, Professor, retired police Colonel, expert of the Russian Academy of Sciences.

В.Г. ТАТАРЯН / V.G. TATARYAN

Ресей ІІМ Мәскеу университетінің әкімшілік құқық кафедрасының профессоры. В.Я. Кикотя, заң ғылымдарының докторы, профессор, РФ жоғары кәсіби білімінің құрметті қызметкері, РФ Салық полициясының құрметті қызметкері, КСРО ІІМ Кеңес милициясының үздігі, Қырғыз Республикасы Қаржы полициясының құрметті қызметкері, Қырғыз Республикасы ТЖМ құрметті қызметкері, Қазақстан Республикасы ІІМ құрметті ардагері, Еуразиялық әкімшілік Ғылымдар Академиясының академигі, отставкадағы полковник

Профессор кафедры Административного права Московского университета МВД России им. В.Я. Кикотя, доктор юридических наук, профессор, Почетный работник высшего профессионального образования РФ, Почетный сотрудник налоговой полиции РФ, Отличник Советской милиции МВД СССР, Почетный сотрудник финансовой полиции Кыргызской Республики, Почетный работник МЧС Кыргызской Республики, Почетный ветеран МВД Республики Казахстан, Академик Евразийской Академии административных наук, полковник в отставке.

Professor of the Department of Administrative Law of the Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia named after V.Ya. Kikot, Doctor of Law, Professor, Honorary Employee of Higher Professional Education of the Russian Federation, Honorary Employee of the Tax Police of the Russian Federation, Excellent Student of the Soviet Police of the Ministry of Internal Affairs of the USSR, Honorary Employee of the Financial Police of the Kyrgyz Republic, Honorary Employee of the Ministry of Emergency Situations of the Kyrgyz Republic, Honorary Veteran of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Kazakhstan, Academician of the Eurasian Academy of Administrative Sciences, retired regiment.

Қауіпсіздікті қамтамасыз етуде заманауи IT-технологияларды пайдалану Ресей Федерациясындағы жол қозғалысына қатысушылар

Осы ғылыми мақалада және Қазақстан Республикасы ІІМ Ақтөбе заң институтында "жол қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша Мемлекеттік органдардың қызметі: өзекті мәселелер мен шешу жолдары" халықаралық ғылыми-практикалық конференциясында авторлық қашықтықтан сөз сөйлеу мәтінінде Ресей Федерациясынан келген профессорлар мүдделі оқырмандарды жол қозғалысына қатысушылардың қауіпсіздігін қамтамасыз етуде заманауи it-технологияларды пайдалана отырып, таныстыруды шешті.

Түйінді сөздер: жол қауіпсіздігін арттыру, ақпараттық технологиялар, электросамокаттар, гидроскутерлер, моно-велосипедтер, жеке ұтқырлық.

Использование современных IT-технологий в обеспечении безопасности участников дорожного движения в Российской Федерации

В настоящей научной статье и в тексте авторского дистанционного выступления на международной научно-практической конференции «Деятельность государственных органов по обеспечению дорожной безопасности: актуальные проблемы и пути решения» в Актюбинском юридическом институте МВД

Республики Казахстан профессора из Российской Федерации решили ознакомить заинтересованных читателей с использованием современных it-технологий в обеспечении безопасности участников дорожного движения.

Ключевые слова: повышение безопасности дорожного движения, информационные технологии, электросамокаты, гидроскутеры, моноколесы, индивидуальная мобильность.

The use of modern IT technologies in ensuring the safety of road users in the Russian Federation

In this scientific article and in the text of the author's remote presentation at the international scientific and practical conference "Activities of state bodies to ensure road safety: current problems and solutions" at the Aktobe Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Kazakhstan, professors from the Russian Federation decided to familiarize interested readers with the use of modern IT technologies in ensuring the safety of road users.

Keywords: improving road safety, information technology, electric scooters, hydro scooters, monowheels, individual mobility.

Обращаясь к истории данного вопроса, напомним, что в Советском Союзе численность населения на 1991 год составляла 293 миллиона человек, что практически было в два раза больше населения современной России, которая в настоящее время составляет 147 миллионов человек. Вместе с тем анализ статистики в СССР свидетельствовал о том, что в советские времена в среднем за год выявлялось примерно 900 тысяч различных административных правонарушений. Причем не только в сфере безопасности дорожного движения, но и во всех сферах жизнедеятельности советского общества.

Начнем с того, что развитие современного общества неразрывно связано с уровнем развития транспорта и транспортной инфраструктуры. Автомобильный транспорт является в числе лидеров по перевозкам людей, грузов, ценностей и проч. Однако, главная угроза, которую таит в себе транспорт в настоящее время – это дорожно-транспортные происшествия и их негативные последствия. По официальным данным в мире среди основных причин смертности и инвалидности детей и молодых людей в возрасте от 5-ти до 29-ти лет занимает дорожно-транспортный травматизм.

Напомним, что Федеральный проект РФ «Безопасность дорожного движения» (далее - Федеральный проект) был направлен на достижение к 2024 году целевого показателя сокращения смертности в результате ДТП в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом - до уровня, не превышающего четырех человек на 100 тыс. населения (к 2030 году - стремление к нулевому уровню смертности).

В настоящее время наблюдается позитивная тенденция сокращения смертности. Так, с 2012 года количество погибших на дорогах снизилось на треть (с 27.991 в 2012 году до 19.088 в 2017 году). Показатели федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» были выполнены ранее намеченного срока. Эти результаты подтвердили верность выбранного подхода, основанного на комплексном системном воздействии на все субъекты правоотношений в области безопасности дорожного движения.

Решение вышеназванной актуальной задачи, поставленное Президентом Российской Федерации В.В. Путиным, потребует активизации усилий всех заинтересованных органов государственной власти страны. При этом, на наш взгляд, будет целесообразно сохранить подходы к организации этой работы, положительно зарекомендовавших себя в предыдущие годы.

В то же время, при сохранении существующей динамики сокращения смертности в дорожном движении, достичь поставленных целей, очевидно, пока не удастся в полном объеме. Для этого необходимы выработка и применение новых подходов к повышению безопасности дорожного движения в стране. Достижение указанных целей будет осуществляться за

счет материально-технического перевооружения контрольно-надзорных органов и аварийно-спасательных служб, развития информационных технологий, оснащения организаций здравоохранения санитарным транспортом , пропагандистско-воспитательной работы, в том числе среди несовершеннолетних участников дорожного движения и их родителей.

Планируется также эффективно решить задачи по повышению ответственности участников дорожного движения за наиболее грубые нарушения правил дорожного движения, повышенному совершенствованию квалификации водителей транспортных средств, обеспечению соответствия технического состояния транспортных средств установленным требованиям, созданию правовой основы для развития беспилотных технологий управления автомобилями и иными средствами индивидуальной мобильности.

Здесь мы имеем ввиду: использование современных электросамокатов, сигвеев, гидроскутеров, моноколес и иных современных средств индивидуальной мобильности, которыми в последние годы активно стали пользоваться не только взрослые люди, но и молодежь, подростки и даже дети. Так, например, только в г. Москве за 6 месяцев 2021г. на электросамокатах, которыми активно стали пользоваться простые молодые курьеры, доставщики различных промышленных товаров, продуктов питания, напитков, в том числе и алкогольных, и иных заказов, оформленных гражданами через телефоны и компьютеры, сотрудниками МВД было выявлено более 200 ДТП, которые привели не только к травмам и смертельным исходам самих курьеров, но и, к большому сожалению, граждан различного возраста, на которые наезжали эти курьеры, не соблюдая правил дорожного движения и соответствующие знания и умения.

Как показывает опыт развитых стран мира, при стремительном в настоящее время росте уровня автомобилизации многих стран мира, в том числе и стран СНГ, для надлежащего обеспечения БДД необходимо применение соответствующих мер по улучшению состояния УДС и ОДД. Кстати, именно на это был в свое время направлен Федеральный закон от 29.12.2017г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». [3]

В вышеназванном ФЗ РФ федеральные законодатели включили семь основных принципов организации дорожного движения (далее - ОДД) в Российской Федерации. Далее мы их перечислим: «соблюдение интересов граждан, общества и государства при осуществлении организации дорожного движения; обеспечение социально-экономического развития территории Российской Федерации; приоритет безопасности дорожного движения по отношению к потерям времени (задержкам) при движении транспортных средств и (или) пешеходов; приоритет развития транспорта общего пользования; создание условий для движения пешеходов и велосипедистов; достоверность и актуальность информации о мероприятиях по организации дорожного движения, своевременность ее публичного распространения; 7) обеспечение экологической безопасности» [3].
Вышеназванным Федеральным законом РФ также были определены основные полномочия органов государственной власти Российской Федерации, органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления в области ОДД. Была установлена также возможность создания организаций, осуществляющих функции в области ОДД, введен учет основных параметров дорожного движения, определены требования к парковкам общего пользования и к платным парковкам, а также к ОДД при размещении объектов капитального строительства, установлен законодательный порядок осуществления государственного контроля в области ОДД.

Отдельно отметим, что в Федеральный закон РФ «О безопасности дорожного движения», принятый еще 10.12.1995 г. № 196-ФЗ, была включена норма, согласно которой технические средства обеспечения транспортной безопасности (в том числе системы и средства сигнализации видеонаблюдения, аудио- и видеозаписи), предназначенные для

использования на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах в целях обеспечения транспортной безопасности, подлежат обязательной сертификации. В этих целях Правительством Российской Федерации были утверждены требования к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности, которыми для систем видеонаблюдения и интеллектуального видеонаблюдения предусматриваются, среди прочих, следующие обязательные функции: - видеоверификация тревог; - идентификация физических лиц; исполнение алгоритмов и функционирование аппаратно-программных средств, работающих по алгоритмам: «Оставленный (исчезнувший) предмет», «Движение в запрещенном направлении» и «Нетипичные изменения в сцене».

Представляется, что упомянутые инновационные средства обеспечения транспортной безопасности имеют широкий потенциал использования, не ограничивающийся только вопросами защиты объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства.

Между тем, необходимо отметить, что еще в 2016 году Межпарламентской Ассамблеей государств – участников Содружества Независимых Государств был принят Модельный Закон «О безопасности дорожного движения».[4] Основной задачей названного законодательного акта является обеспечение охраны жизни и здоровья граждан государств – участников Содружества Независимых Государств, защиты их прав и законных интересов, собственности юридических и физических лиц, а также окружающей среды.
В целях предупреждения и контроля за соблюдением участниками дорожного движения установленных ПДД в крупных городах-миллиониках современной России в настоящее время широко применяются технические средства фото-видеофиксации. Некоторые исследователи в своих научных публикациях выделяют следующие основные события, фиксирование которых осуществляется в интересах фиксации нарушений ПДД: проезд без совершения правонарушения; фиксация нарушения скоростного режима; фиксация нарушения правил остановки и стоянки; движение по выделенной полосе, предназначенной для маршрутных транспортных средств; проезд на запрещающий сигнал светофора; проезд без включенных дневных ходовых огней или ближнего света и др.[20].

Кроме того, органы внутренних дел нашей страны применяют и результаты интеллектуальной обработки данных видеомониторинга автомобильного потока для решения задач оперативного розыска, в том числе похищенных автомобилей. К примеру, находящаяся в эксплуатации МВД России, так называемая система «Паутина», осуществляет анализ информации о перемещении транспортных средств с более чем 111 тыс. технических средств видеонаблюдения и решает задачи распознания марки автомобиля, розыска автомобиля по части номера, определения автомашин «двойников», а также иных задач оперативного характера.[4].

Следует отметить, что уже на первых этапах работы данное программное средство получило положительную оценку специалистов и было признано перспективным элементом общей системы мер в борьбе с правонарушениями в области автомобильного транспорта. Подробнее смотрите, например, публикацию Адамяна Р.Э. «Особенности предупреждения тайного хищения автотранспорта в мегаполисе» в научном журнале «Российский следователь». 2016. № 16. С. 35 – 37. [20]

Мы также разделяем мнение наших коллег по поводу того, что в настоящее время цифровая трансформация технических средств видеонаблюдения дает ощутимые результаты в сфере обеспечения безопасности участников дорожного движения. Так, по официальным данным ГИБДД МВД РФ только в 2020 г. Было зафиксировано около 150 миллионов административных правонарушений на российских дорогах. А это на 20 миллионов больше, чем в 2019г. При таком подходе практически каждый второй россиянин и находящиеся в России иностранные граждане из стран СНГ, являются правонарушителями. При этом по статистике ГИБДД МВД РФ только в Москве

выявляются водители, которые умудряются совершать по 200-ти, 300, 400, а то и по 600-т административных правонарушений правил дорожного движения в год. При этом многие из них своевременно не оплачивают административные штрафы. А иногда просто умудряются использовать не свои госномера или публично хвастаются их отсутствием вообще, попыткой подкупить инспекторов ГАИ, причем некоторые блогеры смело выкладывают данную информацию даже в сети видео.

Как показывает госстатистика, ужесточение мер административной ответственности за нарушение ПДД в РФ значительно сказывается на состоянии аварийности на автомобильных дорогах, при этом по сравнению с аналогичным периодом прошлого года в 2020 г. количество погибших граждан, в результате аварий транспортных средств, снизилось на 5,4%.

Однако приведем пример того, что активные пользователи, взятых в аренду или купленных электросамокатов, весьма часто, если не многократно в день, дерзко нарушают правила дорожной безопасности на автодорогах, пешеходных дорожках или на официальных велодорожках, гоняя со скоростью от 40 до 120 километров в час. Одно из самых трагических и печальных ЧП произошло в г. Москве, на «Воробьевых горах» 14 июля 2021г. Правонарушителем явился один из активных пользователей электросамоката, гражданин Республики Беларусь, который покинул свою страну из за значительного количества неоплаченных им кридитов. Он, проезжая по велодорожке на большой скорости, примерно до 100 км в час, выехал на встречную полосу и грубо протаранил 80-ти летнего доктора биологических наук, профессора, главного научного сотрудника «Института проблем передачи информации им. Харкевича» Пигарева Ивана Николаевича, который скромно ехал, на простом велосипеде, к себе на работу. От сильного удара почетный ветеран науки упал на асфальт, сильно ударился головой о бордюр и получил огромную травму. Его срочно доставили в больницу, но спасти, к нашему огромному сожалению, не смогли. Светлая ему память!

Этот страшный пример говорит о том, что в настоящее время, Министерством транспорта РФ совместно с ГИБДД МВД РФ необходимо подготовить проект соответствующих поправок к Правилам дорожного движения, которые подразумевают появление термина «СИМ» - «Средства индивидуальной мобильности» (электросамокаты, сигвеи, моноколеса, гироскутеры и т.д.).

Далее напомним, что действующий в настоящее время в России Федеральный закон РФ «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995г. № 196-ФЗ в редакции ФЗ РФ от 02.07.2021 г. № 331-ФЗ), [2] 1, который является ключевым для сферы БДД, по мнению многих научных исследователей, носит скорее рамочный характер по причине большого количества содержащихся в нем отсылочных норм и, как следствие, низкой эффективности механизма их реализации.

Мы также полагаем, что основные законодательные термины, указанные в части первой ст. № 2 – «Основные термины» ФЗ РФ «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995г. № 196-ФЗ, могут быть уточнены и дополнены в соответствии с «Программой Экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций», утвержденной в соответствии с ФЗ РФ «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации» от 31 июля 2020 года № 258-ФЗ.

Так, например, поясним, что понимается под некоторыми основными терминами: - аварийно-опасный участок дороги (место концентрации дорожно-транспортных происшествий) - участок дороги, улицы, не превышающий 1000 метров вне населенного пункта или 200 метров в населенном пункте, либо пересечение дорог, улиц, где в течение отчетного года произошло три и более дорожно-транспортных происшествия одного вида или пять и более дорожно-транспортных происшествий независимо от их вида, в результате которых погибли или были ранены люди; - безопасность дорожного движения - состояние

данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий; водитель транспортного средства - лицо, управляющее транспортным средством (в том числе обучающее управлению транспортным средством). Водитель может управлять транспортным средством в личных целях либо в качестве работника или индивидуального предпринимателя; парковка (парковочное место) - специально обозначенное и при необходимости обустроенное и оборудованное место, являющееся в том числе частью автомобильной дороги и (или) примыкающее к проезжей части и (или) тротуару, обочине, эстакаде или мосту либо являющееся частью подэстакадных или подмостовых пространств, площадей и иных объектов улично-дорожной сети, зданий, строений или сооружений и предназначенное для организованной стоянки транспортных средств на платной основе или без взимания платы по решению собственника или иного владельца автомобильной дороги, собственника земельного участка либо собственника соответствующей части здания, строения или сооружения; - дорожно-транспортное происшествие - событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб; - обеспечение безопасности дорожного движения - деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий; - участник дорожного движения - лицо, принимающее непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве водителя транспортного средства, пешехода, пассажира транспортного средства; дорога - обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения.

Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии; тахограф - техническое средство контроля, обеспечивающее непрерывную, некорректируемую регистрацию информации о скорости и маршруте движения транспортного средства, о времени управления транспортным средством и отдыха водителя транспортного средства, о режиме труда и отдыха водителя транспортного средства, управление которым входит в его трудовые обязанности.

Среди других изменений и дополнений профессиональные разработчики предлагают запретить управлять «Средствами индивидуальной мобильности» в состоянии алкогольного, наркотического или иного токсического опьянения, а также обязательное использование фонарей или фар в темное время суток на вышеназванных «СИМ». В поправках также отмечается, что требования к СИМ будут зависеть от возраста пользователей средств индивидуальной мобильности.

Вновь обращаясь к заявленной нами вышеназванной проблематике, следует отметить, что при выполнении некоторых надстроек программного характера, технические системы обеспечения транспортной безопасности способны самостоятельно либо в составе аппаратного комплекса, также фиксировать некоторые из указанных событий и служить средством достижения целей безопасности дорожного движения. К примеру, реализация сценариев «Движение в запрещенном направлении» или «Стерильная зона» систем интеллектуального видеонаблюдения может применяться для фиксирования случаев движения по выделенной для общественного транспорта полосе, выезда на полосы встречного движения и т.д., что послужит оптимальной реализацией целей предупреждения и пресечения широкого спектра правонарушений, связанных с эксплуатацией различных транспортных средств в нашей стране и в других странах СНГ.

Вместе с тем, функционал идентификации физических лиц, в свою очередь, может послужить эффективным средством розыска лиц, представляющих оперативный интерес.

Данные, получаемые с систем видеонаблюдения, которыми оснащены объекты транспортной инфраструктуры, могут расширить географические границы размещения конечных устройств, информация с которых анализируется системой «Паутина» и её аналогами.Практическим примером подобного применения результатов функционирования технических средств, применяемых для организации дорожного движения, в деятельности правоохранительных органов, может послужить опыт взаимодействия Центра организации дорожного движения Правительства Москвы с УГИБДД ГУ МВД России по г. Москве (в части информирования и ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий) и УУР ГУ МВД России по г. Москве (в области обмена данными о перекрытиях движения по улично-дорожной сети, оказания содействия в выполнении оперативно-розыскных мероприятий). [20]

Учитывая, что режим правомерного использования сотрудниками органов внутренних дел данных, получаемых с названных технических средств обеспечения транспортной безопасности уже установлен положениями нормативных актов в области транспортной безопасности, в целях эффективного использования таких данных для решения задач обеспечения безопасности дорожного движения потребуется конкретизация и частичная доработка существующей системы законодательного регулирования в этой сфере . Напомним, что в соответствии с решением Правительства Российской Федерации (поручение от 11 июля 2018 г. № ДМ-П9-4145) планируемые мероприятия были определены с учетом основных направлений реализации «Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы». Вышеназванная Стратегия была утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р.

Далее поясним, что одним из основополагающих нормативных правовых актов РФ в области профилактики нарушений Правил дорожного движения пешеходами, в том числе использующими современные средства передвижения, является Приказ МВД России от 19 июня 2015 г. № 699 «Об организации учета, сбора и анализа сведений о дорожно-транспортных происшествиях» (далее – приказ МВД России № 699), в котором был утвержден четкий порядок учета, сбора и анализа сведений о ДТП в нашей стране. Напомним, что в настоящее время в РФ сведения о ДТП вносятся в Автоматизированную информационно-управляющей системы Госавтоинспекции (сокращенно - АИУС) путем заполнения электронной Карточки учета ДТП. Дальнейшая обработка и анализ информации о ДТП осуществляется в электронном виде с использованием многопараметрической информационно - аналитической системы прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения (сокращенно - МИАС).

Вместе с тем в настоящее время в системе учета ДТП средства индивидуальной мобильности отсутствуют, что в свою очередь порождает сложности в определении участников и видов дорожно-транспортных происшествий. Ввиду того, что в кодификаторе видов транспортных средств они значатся как электрические транспортные средства малой мощности, зачастую в их число при учете попадают и другие транспортные средства, использующие для движения электродвигатель (электропогрузчики, и т.д.).

Фактически при оформлении ДТП сотрудниками Госавтоинспекции, исходя из обстоятельства происшествия, осуществляется отнесение участников и видов ДТП к существующим категориям и видам происшествий. Поэтому их относят к категории «пешеход», определение которого содержит упоминание о роликовых коньках, самокатах и иных аналогичных средствах. Между тем указанные средства не могут быть приравнены к средствам индивидуальной мобильности. В связи с этим действующий порядок учета не позволяет в полной мере выделить происшествия с участием средств индивидуальной мобильности из общего массива сведений о ДТП и осуществить полноценный анализ причин и условий ДТП, что обосновывает необходимость внесения изменений в порядок учета в части уточнения категорий участников и видов ДТП.

Анализ баз данных о ДТП с участием средств индивидуальной мобильности показывает, что в связи с не установленным правовым статусом пользователи СИМ были от несены, как к водителям транспортных средств, так и к пешеходам, в зависимости от обстоятельств конкретного происшествия.

В случае же внесения изменений в ПДД в части установления правового статуса пользователя средства индивидуальной мобильности потребуется внесение изменений в следующие нормативные правовые акты РФ, регламентирующие учет дорожно-транспортных происшествий и порядок сбора статистических сведений о лицах пострадавших в них.

С точки зрения правил дорожного движения, лица, использующие электросамокаты, сигвеи, гироскутеры, моноколеса и иные современные средства передвижения, являются обычными пешеходами, в связи с чем, они обязаны знать и соблюдать относящиеся к ним соответствующие требования. Водительские удостоверения на этот вид транспорта пока получать не требуется. Однако, учитывая потенциальную опасность для пешеходов и иных участников дорожного движения данной категории лиц необходима выработка определённых, на наш взгляд, жестких правил.

В целях усиления безопасности дорожного движения в части, касающейся применения вышеназванных современных средств передвижения, должны предлагаться, как ограничительные, так и обязательные к применению, императивы в рассматриваемой сфере. При этом должно быть запрещено:

- использовать электросамокаты, сигвеи, гироскутеры, моноколеса и иные современные средства передвижения по высокоскоростным и прочим трассам, предназначенным для движения автомобилей или общественного транспорта; - использовать электросамокаты, сигвеи, гироскутеры, моноколеса и иные современные средства передвижения в состоянии опьянения и под действием любых препаратов, способных замедлить реакцию, также строго запрещено;

- развивать скорость электросамокатов, сигвеев, гироскутеров, моноколес и иных современных средств передвижения, выше 12 км/ч, при которых возможно сохранение равновесия. Так как, при выходе за эти пределы может произойти падение или столкновение с пешеходом на дороге, как следствие - получение травм различной тяжести; - использовать средства при недостаточной освещенности (при отсутствии световых приборов, световозвращающих элементов одежды и (или) экипировки) и в узких пространствах, а также местах, в которых много помех и препятствий.

На наш взгляд обязательно в новых нормативных правовых актах следует предусмотреть, что:

- при использовании электросамокатов, сигвеев, гироскутеров, моноколес и иных современных средств передвижения, следует руководствоваться теми же правилами и правовыми нормами, что и для простых пешеходов;

- кататься на современных средствах передвижения обязательно следует в защитном шлеме, налокотниках и наколенниках

- это обезопасит ребенка, подростка или взрослого гражданина при возможном падении на землю, на асфальт и проч. Кроме того, важно помнить, что все вышеуказанные современные средства передвижения предназначены исключительно для личного активного отдыха вне проезжей части дорог;

- необходимо соблюдать осторожность и Правила дорожного движения и не мешать окружающим гражданам;

- необходимо сохранять хороший обзор по курсу движения, пользоваться мобильным телефоном или другими гаджетами при наличии специальной гарнитуры, не мешающей нормальному передвижению и не отвлекающей внимания;

- сохранять безопасную дистанцию до людей, любых объектов и предметов во избежание столкновений;

- при езде на электросамокате, сигвее, гироскутере, моноколесе и иных современных средствах передвижения, следует одевайтесь, как можно ярче, чтобы быть хорошо заметны для других лиц;

- сохранять безопасную скорость, не делать резких движений, останавливаться плавно и аккуратно;

- необходимо сохранять безопасную дистанцию для всех людей, любых объектов и предметов во избежание столкновений и несчастных случаев.

Основные угрозы безопасности для пешеходов, использующих электросамокаты, сигвеи, гироскутеры, моноколесо и иные современные средства передвижения, заключаются в том, что имеют место:

1. «Опасная привычка». «Любимая» опасная привычка пешеходов, использующих электросамокаты, сигвеи, гироскутеры, моноколесо и иные современные средствах передвижения, это – начинать движение, не осмотревшись по сторонам налево, направо, не оглянувшись назад. Именно это – поворот влево, не глядя – причина подавляющего большинства столкновений с пешеходами!
2. «Пустынная улица». На таких улицах пешеходы, использующие сигвеи, гироскутеры, моноколесо и иные современные средствах передвижения обычно катаются по проезжей части или, находясь недалеко от дороги, например, катаясь наперегонки, часто, не приостановившись и не оглядевшись,выезжают с ходу на проезжую часть или пересекают ее.
3. «Передвижение по проезжей части». При движении по улицам с неинтенсивным движением пешеходы, использующие электросамокаты, сигвеи, гироскутеры, моноколесо и иные современные средствах передвижения часто передвигаются по обочинам проезжей части или в крайнем правом ряду на ряду с обычными автомобилями. Что является нарушением ПДД и чревато высокой вероятностью возникновения ДТП.
4. «Во дворе дома». Конечно, двор дома – это место, где «хозяевами» являются пешеходы, а водитель машины, оказавшийся во дворе, находится «на чужой территории».

Однако в тесных дворах, где приходится проезжать на электросамокате, сигвее, гироскутере, моноколесе и ином современном средстве передвижения близко к движущейся машине, лучше этого не делать: водитель может не заметить такого пешехода и совершить наезд.

5. «Пешехода не замечают». Внимание водителей на проезжей части всегда настроено на размеры автомобиля, и они легко могут упустить в своем наблюдении за дорожной обстановкой такой «малогабаритный объект», как пешеход, использующий электросамокат, сигвей, гироскутер, моноколесо и иные современные средства передвижения.

При этом в перспективе необходима разработка мероприятий по включению обязательного изучения в средней школе, гимназии учебного курса по обязанностям пешеходов со сдачей экзамена на соответствующую оценку и выставления её в последующем в школьный аттестат.

На основании вышеизложенного, представляется целесообразным сделать нам некоторые заключения. Итак, сохранение жизни и здоровья участников дорожного движения зависит не только от реализуемых государством мер, но и от дисциплины и культуры на дорогах всех участников дорожного движения, а также от качества дорожной инфраструктуры, организации дорожного движения и всей транспортной системы в целом.

Цифровая трансформация технических средств видеонаблюдения дает ощутимые результаты в сфере обеспечения безопасности всех участников дорожного движения, а также раз вышеназванные нами современные средства передвижения для которых до сих

пор не установлена соответствующая учебная подготовка. При этом существенное значение имеет внедрение инновационных технологий обеспечения безопасности дорожного движения в контексте транспортной безопасности современной России. Следует также отметить, что процесс разработки отечественной нормативной правовой базы в сфере БДД, к сожалению, затянулся на довольно длительный период. Совершенствование законодательства РФ в вышеназванной нами сфере продолжается до сих пор, а в последние годы практически беспрерывно, что свидетельствует о намерении руководителей органов государственной власти страны значительно улучшить правовое регулирование этой сферы. Подробнее об этом мы еще раз рекомендуем просмотреть заинтересованного читателя список использованных нами законодательных и нормативных правовых актов и научных публикаций по данной теме.

Литература:

1. См.: Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001г. № 195-ФЗ (в ред. на 26.06.2021г.) (с изм. и доп., вступ. в силу с 29.06.2021г.). Напомним, что в РФ подготовлены проекты концептуально новых КоАП РФ и Процессуального КоАП РФ. Законодатели РФ планируют их принять уже после выборов 19 сентября 2021г. в ФС РФ.
2. Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения». // СЗ РФ.1995. № 50. ст. 4873.
3. Федеральный закон от 09.02.2007г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». // «СЗ РФ. 2007. № 7. ст. 837.
4. Федеральный закон от 29.12.2017г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».
5. Подробнее см.: Постановление Межпарламентской Ассамблеи государств – участников Содружества Независимых Государств от 25 ноября 2016 года № 45-18, которым был принят «Модельный закон «О безопасности дорожного движения»».
6. Концепция общественной безопасности в Российской Федерации». Утверждена Указом Президентом Российской Федерации от 14.11.2013г. № Пр-2685. // СПС «Консультант Плюс».
7. Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года». // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения 01.10.2020г.).
8. Подробнее см.: Постановление Правительства РФ от 23.10.1993г. № 1090 (в ред. на 31.12.2020г.) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») (с изм. и доп., вступившими в силу с 01.03.2021г.).
9. Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018 - 2024 годы. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 января 2018 г. № 1-р). //СПС «Консультант Плюс» (дата обращения 12.05.2021г.).
10. Постановление Правительства Российской Федерации от 08.10.2020г. № 1642 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры автомобильноготранспорта»//URL:http://www.pravo.gov.ru.(Датаобращения:28.05.2021).
11. Постановление Правительства Российской Федерации от 21.12.2020г. № 2201 «Об

утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства». //http://publication.pravo.gov.ru/Document//(Дата обращения: 28.04.2021г.)

12. Постановление Правительства Российской Федерации от 14.09.2016г. № 924 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства, требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного и городского наземного электрического транспорта, и внесении изменений в Положение о лицензировании перевозок пассажиров автомобильным транспортом, оборудованным для перевозок более 8-ми человек (за исключением случая, если указанная деятельность осуществляется по заказам, либо для собственных нужд юридического лица или индивидуального предпринимателя)». // СЗ РФ. 2016г. № 39. Ст. 5648.
13. Постановление Правительства Российской Федерации от 26.09.2016г. № 969 «Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности» // СЗ РФ. 2016. № 40. Ст. 5749.
14. Постановление Правительства Российской Федерации от 29 июня 1995 г. № 647 «Об утверждении правил учета дорожно-транспортных происшествий».
15. Паспорт национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», утвержден протоколом заседания проектного комитета по национальному проекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги» от 20 декабря 2018 г. № 4// https://mintrans.gov.ru/documents/8/9757.
16. Приказ МВД России от 28.03.2019 № 200 (ред. 15.05.2020г.) «Об организационных вопросах по реализации федерального проекта «Безопасность дорожного движения» национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения 15.04.2021г.)
17. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 08.02.2011г. № 42 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного транспорта и дорожного хозяйства» (Зарегистрировано в Минюсте Российской Федерации 02.03.2011№ 19981) // «Российская газета». № 54. 16.03.2011г.
18. Подробнее см.: Приказ МВД России «Об организации учета, сбора и анализа сведений о дорожно-транспортных происшествиях», который был принят еще 19.06.2015г.№ 699.
19. Приказ Федеральной службы государственной статистики от 29 декабря 2017 года № 887 «Об утверждении методологических положений по статистике транспорта», в части дополнения перечня видов и участников дорожно-транспортных происшествий.
20. Подробеее см. работы следующих российских ученых и специалистов по вышеназванной теме: Сушко Д. Автодороги «Курортно-туристического» назначения. // Межотраслевой специализированный журнал «Транспортная безопасность и технологии». № 2 (53). 2018; Головкин В.Д., Назаров С.В. Технические средства обеспечения безопасности дорожного движения. Фотовидеофиксация: технические требования и реализация.

// Транспортное право. 2017. № 2. С. 16 – 20; Баршев В. Угонщики попали в камеру. МВД запускает новые технологии розыска автомобилей. // Российская газета. № 278 (6254). URL: http://www.rg.ru/2013/12/10/ugon.html. (Дата обращения: 29.04.2021);
Адамян Р.Э. Особенности предупреждения тайного хищения автотранспорта в мегаполисе. // Научный журнал «Российский следователь». 2016. № 16. С. 35 – 37; Евсин А. О нестандартных ЦОДД. Межотраслевой специализированный журнал «Транспортная безопасность и технологии».
№ 2 (53). 2018; «Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте: под знаком резкой активизации». // Межотраслевой специализированный журнал «Транспортная безопасность и технологии». № 4 (59). 2019; Науменков Н.К. Комментарий к Федеральному закону от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (постатейный). – «Деловой двор», 2018 г.
21. https://национальныепроекты.рф/news/tishe-edesh-dalshe-budesh-kak-kamery-na-dorogakh-pomogayut-snizhat-avariynost (дата обращения 29.04.2021г.) 22. URL: https://rosavtodor.gov.ru/about/upravlenie-fda/upravlenie-transportnoy-bezopasnosti/reestr-obektov-transpot-infr-i-transprt-sredstv/obekty-tr-infr-dor-hoz/ (Дата обращения: 28.04.2021г.).

УДК 351

К. ЕРЛАНУЛЫ / K. YERLANULY

ҚР ІІМ М.Бөкенбаев ат. Ақтөбе заң институтының көлік объектілерінде қауіпсіздікті ұйымдастыру кафедрасының оқытушысы, з.ғ.м., полиция майоры

Преподаватель кафедры организация безопасности на объектах транспорта Актюбинского юридического института МВД РК имени М.Букенбаева, м.ю.н. майор полиции

Lecturer of the Department Organization of security at transport facilities of the Aktobe Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Kazakhstan named after M.Bukenbayev, M.yu.n. police major

О.С. ТӨЛЕПБЕРГЕН / O.S. TOLEPBERGEN

ҚР ІІМ М. Бөкенбаев атындағы Ақтөбе заң институтының білім сапасын мониторингілеу және бақылау бөлімшесінің аға оқытушы-әдіскері, з.ғ.м., полиция майоры

Старший преподаватель-методист отделения мониторинга и контроля качества образования Актюбинского юридического института МВД РК имени М.Букенбаева, м.ю.н., майор полиции

Senior lecturer-methodologist of the Department of Monitoring and Quality Control of Education of the Aktobe Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Kazakhstan named after M.Bukenbayev, M.yu.n., police major

Қазақстан Республикасындағы электромобильдер: заңнамадағы олқылықтар және оларды шешу жолдары

Электромобиль-электр энергиясының тәуелсіз көзінен (аккумуляторлар, отын элементтері, конденсаторлар және т.б.) қоректендірілетін бір немесе бірнеше электр қозғалтқыштарымен қозғалысқа келтірілетін автомобиль. электромобильді троллейбус және трамвайдан ажырата білген жөн.

Түйінді сөздер: электрокөлік, автопилот, автоиндустрия, көлік құралы.

Электромобили в Республике Казахстан: пробелы в законодательстве и пути их решения

Электромобиль – автомобиль приводимый в движение одним или несколькими электродвигателями с питанием от независимого источника электроэнергии (аккумуляторов, топливных элементов, конденсаторов и т.п.). электромобиль следует отличать от троллейбусов и трамваев.

Ключевые слова: электромобиль, автопилот, автоиндустрия, транспортное средство.

Electric vehicles in the Republic of Kazakhstan: gaps in legislation and ways to solve them

An electric vehicle is a vehicle driven by one or more electric motors powered by an independent source of electricity (batteries, fuel cells, condensers, etc.). An electric vehicle should be distinguished from trolleybuses and trams.

Keywords: electric car, autopilot, auto industry, vehicle.

XX век для всего человечества привел немало открытии, одной из которых является автомобили оснащенные двигателями внутреннего сгорания. Виды двигателей оснащенных автомобилями были разные и у каждого двигателя были свои особенности при эксплуатации. Но в автоиндустрии прижились лишь двигатели внутреннего сгорания питающиеся нефтепродуктами. XXI век внес свои коррективы данной отрасли. В эру экологической безопасности и сохранения окружающей среды ряд развитых стран повсеместно начали разработки по производству экологического чистого транспорта. На сегодняшний день, таковым считается электромобиль.

Первый электромобиль был выпушен компанией «General Motors» под индексом GM EV1 («Electrical Vehicle 1») производства США с 1997 по 2003 годы.

На сегодняшний день следуют отметить электромобили выпускаемые серийно, такие как, Toyota RAV4 EV, ZENN, ZAP Xebra, General Motors EV1, Chevrolet Volt, Volvo C30 BEV, Tesla Roadster, Tesla Model S, Modec, Reva NXR, Renault серия Z.E., Nissan LEAF, Tazzari ZERO.

В данном направлении и Казахстан не остается в стороне. Так, компанией «СарыаркаАвтоПром» расположенном в городе Костанае выпускается электромобиль марки JAC под индексом iEV7S.

У электромобилей есть ряд преимуществ (в отличии двигателя внутреннего сгорания), главным из которых является – отсутствие выхлопных газов и простота в обслуживании. Это и подкупает автолюбителей приобретать их, что и происходить на автомобильном рынке.

По прогнозам Международного энергетического агентства, в 2025 году будет иметь место увеличение мирового электромобильного парка практически в 200 раз, т.е. достигнет отметки 200 млн. единиц машин.

Возникает в полне резонный вопрос. Что же может всподвигнуть на увеличение роста мирового электромобильного парка?

Ответ на данный вопрос кроется в наличии двух факторов на планете.

Первое – это повсеместное загрязнение окружающей среды, отходами вредных химических соединении автомобилями оснащенными двигателя внутреннего сгорания. Что в своем очередном Послании народу Казахстана Президент страны К.К.Токаев особо подчеркнул что «Охрана окружающей среды и экологическое развитие выходят на первый план казахстанской повестки дня. Этим вопросом занимается весь цивилизованный мир, и нам негоже оставаться в стороне от магистральной тенденции…» [2].

Второе – это дороговизна горюче-смазочных материалов, обусловленная низкой добычей нефтепродуктов, зависимость от добывающих стран и высокие затраты на содержание нефтеперерабатывающих заводов.

Суэцкий канал, вызвал огромный транспортный коллапс из суден перевозившие различные виды товаров в том числе танкеры перевозимые нефтепродукты. В транспортном коллапсе протяженностью в семь дней на очереди к проходу через канал стояло свыше 450 различных судов [3] что в свою очередь вызвало резкое увеличение цен на товары.

Мы считаем что в будущем данная проблематика при эксплуатации транспортных средств окажет свое положительное влияние в выборе автомобиля в пользу электромобилей.

На сегодняшний день в мегаполисах Казахстана эксплуатируются электромобили различных марок автопроизводителей и имеет тенденцию роста. К примеру по результатам 2020 года на территории Казахстана было зарегистрировано 73 легковых автомобиля на электрической тяге против 33 проданных годом ранее [4].

Причиной роста продаж электромобилей является развитие инфраструктуры в данном направлении и снижение пошлин на ввоз электромобилей в страну. Это обусловлено тем что Евразийским экономическим союзом были обнулины ввозные таможенные пошлины на электромобили. Такое решение принял Совет Евразийской экономической комиссии [5]. Что в свою очередь должно повлиять на продоваемость электромобилей как в Казахстане так и среди стран участниц ЕАЭС.

Исследуя данную тематику, нам интересна правоприменительная практика в отношении водителей данного вида транспортного средства.

Мониторинг интернет пространства показал без помощьность правовой системы современного мира в случаях нарушении правил дорожного движения при использовании функции автопилот. К примеру, владелец электромобиля полностью доверяя электронной системы автомобиля активирует функцию автопилот.Однако в тех случаях когда водитель

не управляет электромобилем (при активации автопилота), а автопилот из-за ряда причин (выход из строя электроники, не корректная работа навигационной системы) превышает допустимый скоростной режим, тем самым нарушая правила дорожного движения, что может способствовать дорожно-транспортному происшествию с причинением различной степени тяжести участникам дорожного движения. К сожалению таких примеров немало. Как подчеркивает производитель электромобилей «Tesla Motors» автопилот служит для помощи водителю, но не для его замены[6].

Однако, что же делать водителям, в случаях когда нарушение правил дорожного движения произошло не по вине водителя. Ведь в отечественном законодательстве не рассматривается норма в обстоятельствах которой оказался рядовой потребитель электромобиля.

К примеру Статья 591 «Пользование водителем при управлении транспортным средством телефоном либо радиостанцией» Кодекса Республики Казахстан об административных правонарушениях [7] подразумевает действия водителя транспортного средства под его непосредственным управлением. Данная норма не рассматривает функцию автопилот.

Ключевым словом в данной норме является «При управлением транспортным средством». Термин «Управление транспортным средством» трактуется следующим образом: под управлением транспортным средством понимается совершение технических действий, связанных с приведением транспортного средства в движение, в частности трогание с места, процессом самого движения в соответствии с предназначением и техническими возможностями транспортного средства. Что в свою очередь освобождает от ответственности в виду отсутствия состава административного правонарушения.

К большому сожалению таких примеров в отечественном законодательстве немало. В свою очередь, во избежание коллизии и правовых столкновении водителей транспортных средств, с представителями правоохранительных органов в данной области, считаем целесообразным внесение изменении и дополнении в Кодекс «Об административных правонарушениях» Республики Казахстан (глава 30 «Административные правонарушения на транспорте, в дорожном хозяйстве»). В частности дополнить статьи 591 «Пользование водителем при управлении транспортным средством телефоном либо радиостанцией», 592 «Превышение установленной скорости движения», 594 «Нарушение правил проезда перекрестков или пересечение проезжей части дороги», 595 «Нарушение правил маневрирования», 598 «Непредоставление преимущества в движении транспортному средству оперативных и специальных служб с включенными специальными световыми и звуковыми сигналами», 599 «Проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика», 601 «Несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги», 610 «Нарушение водителями транспортных средств правил дорожного движения, повлекшее причинение вреда здоровью людей, повреждение транспортных средств или иного имущества» примечаниями в следующих редакциях:

- по статье 591 «Во время управления транспортным средством разрешается пользоваться телефоном либо радиостанцией посредством применения наушников или громкой связи или активности функции автопилот»

- по статьям 592, 592, 594, 595, 598, 599, 601, 610 «За исключением случаев активации функции автопилот и ее некорректной работы». Мы считаем что данные поправки в административное законодательство позволят решить предстоящие споры участников дорожного движения и уполномоченных государственных органов в правовом поле.

Литература

1. Материал из Википедии — свободной энциклопедии [Электронный ресурс]. URL: https://ru.wikipedia.org
2. Послание Главы государства Касым-Жомарта Токаева народу Казахстана «Конструктивный общественный диалог – основа стабильности и процветания Казахстана» 01.09.2021 г.
3. BBC News / русская служба «Эвер Гивен" на мели в Суэцком канале: причиной может быть ошибка экипажа»
4. Капитал – центр деловой информации [Электронный ресурс] URL: https://kapital.kz
5. Справка Комиссией совместно с государствами-членами ЕАЭС разработан и утвержден распоряжением Евразийского межправительственного совета от 27.11.2018 № 23
6. MODEL X, OWNER'S MANUAL, Software version: 2020.44 North America
7. Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях *(с* изменениями и дополнениями *по состоянию на 20.03.2021 г.)*

УДК 351

С.А. КАЛАУОВ / S.A.KALAUOV

Өзбекстан Республикасы ІІМ Академиясының «Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету» кафедрасының бастығы, милиция майоры, техника ғылымдарының кандидаты, доцент

Начальник кафедры «Обеспечение безопасности дорожного движения» Академии МВД Республики Узбекистан, майор милиции, кандидат технических наук, доцент

Head of the Department "Ensuring Road Safety" of the Academy of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Uzbekistan, police Major, Candidate of Technical Sciences, Associate Professor

Өзбекстан Республикасының жол қауіпсіздігі жүйесін жетілдіру

Атап айтқанда, Ішкі істер органдары бөлімшелерінің жол жүрісі қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі жұмысын ұйымдастыру тәртібі және жол-көлік оқиғаларының алдын алу жүйесі жетілдірілуде, құқық бұзушылықтарды уақтылы анықтау мен жолын кесудің жоғары тиімділігін қамтамасыз ететін жол жүрісін автоматтандырылған реттеу жүйесі кеңейтілуде.

Түйінді сөздер: жол қауіпсіздігі, жол-көлік оқиғасы, жол картасы, автомобиль жолы.

Совершенствование системы обеспечения безопасности дорожного движения Республики Узбекистан

В частности, совершенствуются порядок организации работы подразделений органов внутренних дел по обеспечению безопасности дорожного движения и система профилактики дорожно-транспортных происшествий, расширяется система автоматизированного регулирования дорожного движения, обеспечивающая высокую эффективность своевременного выявления и пресечения правонарушений.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, дорожная карта, автомобильная дорога.

Improvement of the road safety system of the Republic of Uzbekistan

In particular, the procedure for organizing the work of departments of internal affairs bodies to ensure road safety and the system of prevention of road accidents are being improved, the system of automated traffic regulation is being expanded, ensuring high efficiency of timely detection and suppression of offenses.

Keywords: traffic safety, traffic accident, road map, highway.

В последние годы Республике Узбекистан реализуются широкомасштабные реформы практически во всех отраслях и сферах жизнедеятельности, в том числе в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Основополагающим решением, направленным на дальнейшее совершенствование системы обеспечения безопасности дорожного движения, улучшение дорожной инфраструктуры, повышение качества дорог, а также создание необходимых условий для безопасного передвижения всех участников дорожного движения, является утверждение Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Узбекистан на 2018-2022 годы[1].

Данная концепция позволила сформировать принципиально новые подходы в решении задач по организации и обеспечению безопасности дорожного движения, ключевыми элементами которых являются следующие основные направления:

– разработка и внедрение критериев оценки результатов служебной деятельности сотрудников государственной службы безопасности дорожного движения;

– принятие действенных мер по повышению эффективности организации работы государственной службы безопасности дорожного движения, в том числе путем рационального распределения сил и средств дорожно-патрульной службы, с учетом принципов разделения территориальных единиц страны на сектора;

– внедрение механизмов государственно-частного партнерства в систему обеспечения безопасности дорожного движения;

– совершенствование порядка прохождения обязательного технического осмотра транспортных средств;

– совершенствование правовых механизмов привлечения к ответственности пешеходов за нарушение ими правил дорожного движения;

– создание электронной системы для ускоренного оформления и рассмотрения материалов об административных правонарушениях в сфере дорожного движения;

– организация мероприятий по оборудованию автотранспортных средств физических и юридических лиц видеорегистраторами, установление нормативного порядка их применения с целью профилактики правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Создан Общественный совет при Государственной службе безопасности дорожного движения, основными задачами которого являются:

– изучение на системной основе общественного мнения по вопросам соблюдения правил дорожного движения и обеспечения безопасности в данной сфере;

– проведение мониторинга хода и результатов реализации Концепции мероприятий, предусмотренных Дорожной картой;

– подготовка и внесение предложений, направленных на дальнейшее совершенствование законодательной базы деятельности органов внутренних дел по обеспечению безопасности дорожного движения.

Согласно Концепции в практику введен порядок, в соответствии с которым:

еженедельно в пятницу проводится «День безопасности дорожного движения», в рамках которого всеми министерствами и ведомствами и другими организациями принимаются активные меры по обеспечению неукоснительного соблюдения правил дорожного движения и профилактике дорожно-транспортных происшествий; во всех регионах республики на регулярной основе организуется ежемесячная акция «День без автомобиля», направленная на привлечение общественного внимания к проблеме безопасности на дорогах, демонстрацию что передвижение без автотранспортных средств возможно и необходимо, публичный призыв к соблюдению правил дорожного движения всеми его участниками.

В целях дальнейшего повышения эффективности деятельности сотрудников дорожно-патрульной службы Государственной службы безопасности дорожного движения в соответствии с Постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан «Об утверждении Положения о порядке и критериях оценки результатов служебной деятельности сотрудников дорожно-патрульной службы Государственной службы безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Республики Узбекистан» №1044 от 25 декабря 2018 г. к сотрудникам ДПС ГСБДД, деятельность которых по итогам оценки ежеквартальной работы признана неудовлетворительной, в качестве меры воздействия применяется единовременное денежное удержание в размере до 50 процентов от их должностного оклада[2]. А к сотрудникам ДПС ГСБДД, деятельность которых по итогам оценки ежеквартальной работы признана эффективной, применяется мера в виде единовременного денежного вознаграждения в размере до 50 процентов от их должностного оклада.

При этом критериями оценки деятельности сотрудников дорожно-патрульной службы на закрепленном секторе являются:

– количество совершенных дорожно-транспортных происшествий, повлекших человеческие жертвы и тяжкие последствия (часть третья ст. 266 Уголовного кодекса Республики Узбекистан);

– количество совершенных дорожно-транспортных происшествий, повлекших смерть человека (часть вторая ст. 266 Уголовного кодекса Республики Узбекистан);

– количество совершенных дорожно-транспортных происшествий, повлекших тяжелые телесные повреждения (часть первая ст. 266 Уголовного кодекса Республики Узбекистан);

– количество дорожно-транспортных происшествий, совершенных по вине пешехода, приведшее к его гибели;

– отмена оформленного административного протокола;

– жалобы на действия, а также культуру общения сотрудника дорожно-патрульной службы (по результатам доказанных жалоб);

– случаи, приведшие к возникновению пробок на дорогах, в результате невыполнения своих служебных обязанностей по принятию соответствующих мер в сфере улучшения состояния дорог прикрепленного за сотрудником сектора (в случае подтверждения бездействия сотрудника дорожно-патрульной службы по выполнению необходимых действий для улучшения состояния дороги).

– выявление правонарушений, предусмотренных статьями 125, 125, 126-128, 128, 129-130, 133-135, 137-138, 139-141 Кодекса Республики Узбекистан об административной ответственности;

– выявление угнанного транспортного средства;

– выявление преступлений, ранее совершенных неизвестным лицом, в том числе выявление лица, совершившего дорожно-транспортное происшествие;

– выявление лиц, находящихся в розыске (в отношении каждого отдельного случая).

Еще одним перспективным направлением является внедрение механизмов государственно-частного партнерства в систему обеспечения безопасности дорожного движения. Так, начиная с 1 марта 2021 года, в Республике Узбекистан субъектам предпринимательства предоставляется право на организацию установки на автомобильных дорогах специальных автоматизированных программно-технических средств фото- и видеофиксации нарушений правил дорожного движения[3]. При этом:

– Министерство внутренних дел и Комитет по автомобильным дорогам на отдельной веб-странице системы «E-IJRO AUKSION» регулярно публикуют сведения о дислокации мест возможной установки специальных автоматизированных программно-технических средств фото- и видеофиксации, транспортном потоке на данной территории и видах нарушений правил дорожного движения, выявленных за последние два года;

– закрепление за субъектами предпринимательства мест установки специальных автоматизированных программно-технических средств фото- и видеофиксации осуществляется путем проведения электронных аукционных торгов;

– места установки специальных автоматизированных программно-технических средств фото- и видеофиксации закрепляются за субъектами предпринимательства, победившими в электронных аукционных торгах, на неограниченный срок и с правом передачи другому субъекту предпринимательства;

– субъекты предпринимательства, победившие в электронных аукционных торгах, приобретают специальные автоматизированные программно-технические средства фото- и видеофиксации на основе конкретных критериев и технических заданий, определяемых Министерством внутренних дел, а также устанавливают их в закрепленных местах в соответствии с требованиями и другими необходимыми условиями, определяемыми Министерством внутренних дел и Комитетом по автомобильным дорогам;

– интеграция установленных специальных автоматизированных программно-технических средств фото- и видеофиксации в комплексную автоматизированную информационную систему «Административная практика» Государственной службы безопасности дорожного движения осуществляется Министерством внутренних дел;

– техническая эксплуатация и обеспечение бесперебойной работы установленных специальных автоматизированных программно-технических средств фото- и видеофиксации, включая возмещение текущих затрат на электроэнергию, возлагаются на субъекты предпринимательства.

Начиная с 1 апреля 2021 года субъектам предпринимательства, имеющим лицензию на оказание негосударственных образовательных услуг по подготовке, переподготовке и повышению квалификации водителей автомототранспортных средств и средств городского электрического транспорта, предоставлено право на проведение теоретических и практических экзаменов на получение водительского удостоверения на право управления всеми категориями автомототранспортных средств (за исключением трамвая и троллейбуса). При этом:

– в государственных требованиях, предъявляемых к подготовке, переподготовке и повышению квалификации водителей, для субъектов предпринимательства предусматриваются, в том числе, дополнительные обязательства по созданию современных автодромов и их оснащению автоматизированными специальными транспортными средствами;

– проведение и оценка теоретических и практических экзаменов на получение водительского удостоверения осуществляются без участия человеческого фактора, полностью в автоматизированном режиме;

– теоретические и практические экзамены на получение водительского удостоверения проводятся под непосредственным либо онлайн-контролем представителя Государственной службы безопасности дорожного движения;

– размеры платежей за услуги по проведению теоретических и практических экзаменов на получение водительского удостоверения устанавливаются субъектами предпринимательства самостоятельно, а поступающие денежные средства остаются в их распоряжении в полном объеме;

– лицам, успешно сдавшим теоретические и практические экзамены, выдаются специальные защищенные сертификаты, являющиеся основанием для получения водительского удостоверения;

– все необходимые реквизиты специальных защищенных сертификатов предоставляются субъектами предпринимательства в центры государственных услуг и органы внутренних дел в автоматизированном режиме.

Начиная с 1 марта 2021 года, субъектам предпринимательства предоставлено право на установку на автомобильных дорогах стационарных пунктов весового и габаритного контроля, оснащенных автоматизированными измерительными средствами. При этом:

– Комитет по автомобильным дорогам на отдельной веб-странице системы «E-IJRO AUKSION» регулярно публикует сведения о дислокации мест возможной установки стационарных пунктов весового и габаритного контроля и транспортном потоке на данной территории;

– места установки стационарных пунктов весового и габаритного контроля закрепляются за субъектами предпринимательства, победившими в электронных аукционных торгах, на неограниченный срок и с правом передачи другому субъекту предпринимательства;

– субъекты предпринимательства, победившие на электронных аукционных торгах, приобретают стационарные пункты весового и габаритного контроля в соответствии с конкретными критериями, техническими заданиями, требованиями, предъявляемыми к установке, и другими необходимыми условиями, определяемыми Комитетом по автомобильным дорогам и Министерством внутренних дел, и устанавливают их в местах закрепления;

– интеграция установленных стационарных пунктов весового и габаритного контроля в комплексную автоматизированную информационную систему «Административ-

ная практика» Государственной службы безопасности дорожного движения осуществляется Министерством внутренних дел.

В заключение хотелось бы отметить, что комплекс мероприятий, направленных на совершенствование деятельности Государственной службы безопасности дорожного движения совместно с усилиями государства и общества, общественная поддержка и участие широких слоев населения в реализации государственных программ и проектов позволят в ближайшее время достичь высоких результатов.

Литература

1. Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан от 19 мая 2018 года №377 «О мерах по дальнейшему совершенствованию системы обеспечения дорожной безопасности в Республике Узбекистан»;
2. Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан от 26 декабря 2018 года №1044 «Об утверждении Положения о порядке и критериях оценки результатов служебной деятельности сотрудников дорожно-патрульной службы Государственной службы безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Республики Узбекистан»;
3. Постановление Президента Республики Узбекистан от 7декабря 2020 года №ПП-4913 «О дополнительных мерах по привлечению частного сектора в сферы, регулируемые государством»

УДК 351

С.А. КАЛАУОВ / S.A. KALAUOV

Өзбекстан Республикасы ІІМ Академиясының жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету кафедрасының бастығы, милиция майоры, техника ғылымдарының кандидаты, доцент

Начальник кафедры «Обеспечение безопасности дорожного движения» Академии МВД Республики Узбекистан, майор милиции, кандидат технических наук, доцент

Head of the Department "Ensuring Road Safety" of the Academy of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Uzbekistan, police Major, Candidate of Technical Sciences, Associate Professor

И.И. УСМАНОВ / I.I. USMANOV

Ташкент мемлекеттік көлік университеті көліктік энергетикалық қондырғылар кафедрасының ассистенті

Ассистент кафедры Транспортные энергетические установки Ташкентского государственного транспортного университета

Assistant of the Department of Transport Power Plants of Tashkent State Transport University

Жол жағдайларының қозғалыс қауіпсіздігіне әсері

Жол жағдайлары көлік құралдарының қозғалыс процесіне айтарлықтай әсер етеді. Жол және жол ортасы факторларының қауіпсіз жылдамдықты таңдауға әсері жол жабынының жай-күйімен, көше-жол желілерін инфрақұрылымдық жайластыру сапасымен, жол жүрісін басқаруды жетілдіру деңгейімен айқындалады.

Түйінді сөздер: жол қозғалысы ережелерін сақтамау, қозғалыс қауіпсіздігі, жол жағдайы, қозғалыстың орташа жылдамдығы.

Влияние дорожных условий на безопасность движения

Дорожные условия оказывают существенное влияние на процесс движения транспортных средств. Влияние факторов дороги и дорожной среды на выбор безопасной скорости определяется состоянием дорожного покрытия, качеством инфраструктурного обустройства улично-дорожных сетей, уровнем совершенства управления дорожным движением.

Ключевые слова: несоблюдение правил дорожного движения, безопасность движения, дорожное условие, средняя скорость движения.

The impact of road conditions on traffic safety

Road conditions have a significant impact on the movement of vehicles. The influence of road and road environment factors on the choice of a safe speed is determined by the condition of the road surface, the quality of the infrastructure arrangement of road networks, the level of road traffic management.

Keywords: non-compliance with traffic rules, traffic safety, road condition, average speed.

Основными причинами затруднений движения являются: увеличение количества транспорта на дорогах; отсутствие информации о состоянии дорог и о возможных путях объезда; неэффективная организация движения; несоблюдение правил дорожного движения участниками дорожного движения[1]. К дорожным условиям, снижающим безопасность движения относятся следующие факторы:

– несоответствие размеров геометрических элементов дороги (ширины проезжей части, габаритов мостов, путепроводов, радиусов закруглений дорог в плане, уклонов, виражей) фактическим скоростям движения автомобиля;

неудачное сочетание элементов плана и профиля дороги на соседних участках, способствующих возрастанию, а потом резкому снижению скорости движения

– плане малых радиусов в конце спусков или горизонтальных прямых; короткие горизонтальные прямые на извилистых трассах);

– плохое состояние проезжей части и обочин (недостаточная ровность и шероховатость покрытия, рыхлый грунт неукрепленных обочин, грязь на проезжей части от снега, дождя, камни и другие посторонние предметы);

– неправильное расположение массивных препятствий (опор освещения, дорожных знаков, опор путепроводов, зданий, автобусных павильонов и т.д.);

– недостаточная информация о границах проезжей части, полосах движения, протяженности и форме опасных участков, характере возможной опасности, рекомендуемых действиях по управлению автомобилем и ограничениях в движении, отсутствии заграждений, удерживающих автомобиль от съездов с дороги и переездов через разделительную полосу;

– плохая видимость (ночью, в гололед, туман, при атмосферных осадках).

Исходя из этого можно сделать вывод, что влияние дорожных условий на безопасность движения закладывается в процессе проектирования дорог, а реализуется в процессе эксплуатации дорог.

Для повышения безопасности движения необходимо предусматривать:

– обеспечение необходимой видимости на закруглениях дороги;
– перевод пересечения в одном уровне в пересечения в разных уровнях;
– устройство виражей на закруглениях малого радиуса;
– своевременное обновление разметки;
– устройство дорожных ограждений;
– достаточное освещение опасных участков в ночное время суток;
– восстановление кромки покрытия;
– восстановление и укрепление обочин;
– увеличение ширины разделительной полосы;
– повышение ровности покрытия;
– повышение шероховатости покрытий;
– повышение качества инженерного обустройства дорог.
– уменьшение частоты размещения массивных сооружений и конструкций в зоне шириной 15 м у края проезжей части;
– снижение травмоопасности конструкций, используемых для обустройства дорог, применение конструкций ограждений с прогрессивными деформативными характеристиками.

Следует помнить, что чем выше технические возможности автотранспортного средства, тем более сильное влияние оказывают дорожные условия на процесс движения. По оценкам специалистов, в некоторых случаях плохие дорожные условия не только оказывают влияние на безопасность дорожного движения, но также повышают стоимость эксплуатации автомобиля в 2,5…4 раза. В частности, срок службы автопокрышек сокращается на 30 %, а удельный расход горючего повышается в 1,5…2 раза.

Свойства дороги, определяющие ее качество:

– оптимальная средняя техническая скорость движения потока автомобилей;

– обеспеченность (или надежность) – обеспечение в течение заданного периода времени оптимальной средней технической скорости движения потока автомобилей;

– обеспечение уровня безопасности движения транспортного потока по дорожным

условиям;

– обеспечение уровня удобства (комфортности) движения транспортного потока по дорожным условиям.

Кроме основных свойств дорога должна обладать эстетическими, экологическими, эргономическими и другими показателями, включая степень обслуживания автомобильного транспорта устройствами и предприятиями различного назначения[2].

Основными эксплуатационными показателями дорог считают:

– пропускную способность дорог;
– среднюю скорость движения;
– безопасность движения;
– срок службы дороги.

По мировым статистическим данным, на участки со скользким и неровным покрытием приходится до 75 % всех дорожно-транспортных происшествий, связанных с неблагоприятными дорожными условиями, и именно поэтому, важнейшим фактором, от которого зависят возможность реализации тяговой силы автомобиля, устойчивость автомобиля против заноса на кривых в плане, возможность безопасного торможения являются условия сцепления пневматических шин с покрытием дороги.

Коэффициентом сцепления φ называют отношение максимального тягового или тормозного усилия P (при превышении P начинается пробуксовывание ведущего колеса или проскальзывание заторможенного) к вертикальной нагрузке на колесо G.

Нормируют две величины коэффициента сцепления:

–коэффициент продольного сцепления ($\varphi_{пр}$) – коэффициент сцепления, соответствующий началу буксования и проскальзывания колеса без воздействия боковой силы (используется при расчетах длины тормозного пути, тяговых расчетах);

–коэффициент поперечного сцепления ($\varphi_{поп}$) – поперечная составляющая коэффициента сцепления при смещении колеса под углом к плоскости движения, когда колесо одновременно и вращается и проскальзывает вбок (в расчетах, как правило, игнорируется).

Значение коэффициента сцепления изменяется в широком диапазоне в зависимости от действия различных факторов (табл. 1).

Коэффициент сцепления на мокрых и особенно загрязненных покрытиях значительно ниже, чем у сухих. В таких условиях шина должна разрушать грязеводную пленку в зоне контакта с покрытием. Чем выше вязкость пленки и сильнее износ протектора, тем ниже коэффициент сцепления. При сильном износе или малой высоте и расчлененности протектора наличие водной пленки толщиной в несколько миллиметров может вызвать аквапланирование (т.е. нарушение контакта передних колес с покрытием и частичную потерю управляемости автомобилем). Эффект аквапланирования состоит в том, что при большой скорости движения в передней части зоны контакта шины с дорожным покрытием вода не успевает выжаться в стороны. Под шиной образуется водяной клин, дающий гидродинамическую подъемную силу, которая снижает давление колеса на поверхность покрытия. Наблюдения и расчеты показывают, что на гладких покрытиях аквапланирование может возникнуть при толщине пленки 2…3 мм. Скорость, при которой возникает аквапланирование, колеблется от 60 до 100 км/ч.

Таблица 1. Действие различных факторов назначение коэффициента сцепления

Дорожное покрытие	Состояние покрытия	φ
Асфальтобетонное, цементобетонное, все типы усовершенствованных облегченных покрытий	сухое, чистое	0,6-0,8
	мокрое, чистое	0,35-0,5
	мокрое, грязное	0,20-0,45
	покрытое мокрым снегом, снежно-ледяной коркой, обледенелое	0,20-0,30
Щебеночное, гравийное	сухое	0,6-0,7
	мокрое	0,3-0,45
	покрытое мокрым снегом, снежно-ледяной коркой, обледенелое	0,15-0,30
Грунтовая дорога	сухая	0,5-0,6
	увлажненная,	0,2-0,45
	при распутице	0,15-0,3
	покрытая мокрым снегом, снежно-ледяной коркой, обледенелая	0,08-0,15

Наихудшие условия сцепления при различных видах зимней скользкости. При наличии на покрытии рыхлого снега коэффициент сцепления главным образом зависит от толщины снежного слоя, его температуры и влажности.

Литература

1. Техническая эксплуатация автомобилей, Учебник для вузов. – 4-е изд., перераб. и дополн. – Е.С. Кузнецов, А.П. Болдин, В.М. Власов и др. – М.: Наука, 2001. – 535 с.;
2. Хасанов Р.Х. Основы технической эксплуатации автомобилей: Учебное пособие. – Оренбург: ГОУ ОГУ, 2003.– 193 с.

УДК 351

Е.Г. КАПУСТИНА / E.G. KAPUSTINA

Ресей Ішкі істер министрлігі В.В.Лукьянов атындағы Орлов заң институты ІІО әкімшілік құқық және әкімшілік қызмет кафедрасының доценті, п. ғ. к., доцент, полиция полковнигі

Доцент кафедры административного права и административной деятельности ОВД Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, к.п.н., доцент, полковник полиции

Associate professor of the department of administrative law and administrative activities of the department of internal affairs Oryol law institute of the Ministry of internal affairs of Russia named after V.V. Lukyanov, Ph.D., associate professor, police colonel

Мемлекеттік алдын алу жүйесінің тиімді құралы ретінде жол қозғалысы қауіпсіздігін насихаттау

Жол қауіпсіздігін қамтамасыз ету мәселесі автомобиль пайда болғанға дейін пайда болды, бірақ оның өнертабысымен ол ерекше өткір сипатқа ие болды. Автомобильдендіру, жағымды жақтардан басқа, қоғамға жолдардағы адам өлімінің өсуіне, сондай-ақ олардың әртүрлі дәрежеде жарақат алуына әкелді.

Түйінді сөздер: апаттылықтың, құқық бұзушылықтардың алдын алу, қауіпсіздік саласы, жол қозғалысы.

Пропаганда безопасности дорожного движения, как эффективное средство государственной системы профилактики

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения возникла еще до момента появления автомобиля, но с его изобретением приобрела особо острый характер. Автомобилизация, помимо положительных моментов, принесла в общество увеличение роста гибели людей на дорогах, а также получение ими травм различной степени тяжести.

Ключевые слова: профилактики аварийности, правонарушений, сфера безопасности, дорожное движение.

Promotion of road safety as an effective means of the state system of prevention

The problem of ensuring road safety arose even before the appearance of the car, but with its invention it became particularly acute. Motorization, in addition to positive aspects, has brought to society an increase in the growth of deaths on the roads, as well as their injuries of varying severity.

Keywords: prevention of accidents, offenses, safety, traffic.

Каждый год на дорогах мира погибает примерно 1.24 млн человек, и еще от 20 до 50 млн получают в ДТП травмы, которые занимают восьмое место в списке основных причин смертности в мире и являются главной причиной гибели молодых людей в возрасте от 15 до 29 лет.

В 2020 году в Российской Федерации произошло 137 662 (-11,7%) дорожно-транспортных происшествия, в которых пострадали 175 170 (-12,75%) человек, из них 15 788 (-4,49%) человека погибли [1].

Ограничительные меры из-за коронавируса позволили снизить количество ДТП в апреле и мае 2020 года. В период наиболее строгих ограничений количество ДТП сократилось на 33,3%, число погибших на 16,6%, раненых на 33,4%.

Однако, количество погибших на дорогах страны, как мы видим, остается на высоком уровне.

В этой связи остаётся актуальным поиск новых путей повышения эффективности существующих мер профилактики аварийности и правонарушений в сфере безопасности дорожного движения. Одним из наиболее действенных средств снижения уровня смертности и травматизма на дорогах, на мой взгляд, является активная пропаганда и популяри -

зация соблюдения Правил дорожного движения. Неотъемлемым элементом процесса пропаганды выступает определение ее эффективности, т.е. ее реального воздействия на сознание и поведение участников дорожного движения, изменение имеющихся установок. Человеческое поведение – это тот фактор, на который можно влиять и который поддается изменению. Поэтому следует активно информировать граждан о том, чего люди могут не знать (изменения в законодательстве), далее систематически напоминать - о том, что знают, но легко забывают и не исполняют, прежде всего, по разным субъективным причинам; стимулировать делать то, что как правило, делать не хотят (пристегиваться ремнями безопасности, не отвлекаться от управления транспортным средством) и убеждать – перестать делать то, что люди хотят продолжать делать (нарушать ПДД).

Поэтому необходимо менять установки в сознании участников дорожного движения: формировать новые; усиливать имеющиеся правомерные; изменять сложившиеся установки.

Изменение прежних установок является наиболее сложной формой, ибо сознанию людей свойственна некая консервативность, выраженная в нежелании меняться (Я так привык, мне так удобно…). Например, нелегко убедить человека пристегнуться ремнем безопасности, если он 30 лет не пристегивался.

Пропаганда безопасности дорожного движения, подкрепленная эффективным правотворчеством и правоприменением, является одним из действенных инструментов, влияющих на поведение людей.

Согласно исследованию зарубежных ученых, Sabey and Taylor (1980), человеческий фактор в сочетании с другими факторами является причиной 96% ДТП, а в чистом виде приводит к 65% ДТП. И только 2% приходится на долю дорожных условий и состояние транспортного средства.

Несомненно, что общество является катализатором происходящих в нем явлений и играет важную роль в формировании установки на безопасное поведение на дороге и соблюдение ПДД.

Следует отметить, что для полноценной профилактики дорожно-транспортного травматизма необходимо использовать разнообразные формы пропаганды безопасности дорожного движения, которые позволят вовлекать в нее все слои общества.

Одной из эффективных форм пропаганды является проведение тематических Крэш-курсов.

Социально-психологический проект «Крэш-курс» «Мечты должны сбываться», направленный на формирование у молодежи позитивной установки на соблюдение Правил дорожного движения.

Цель проекта - через эмоциональное потрясение участников дорожного движения изменить мировоззрение водителей, пешеходов и пассажиров.

К проведению тематического креш-курса привлекаются сотрудники различных служб (ГИБДД, МЧС, Здравоохранения, страховых компаний, СМИ), студенты образовательных организаций и участники дорожных трагедий.

Такая форма пропаганды, которая на сегодняшний день апробирована в нескольких регионах России, дает заметный положительный результат, что подтверждается мнением как участников креш-курса, так и педагогов, психологов, журналистов.

В ходе проведения таких акций акценты расставляются на безоговорочном использовании ремней безопасности, соблюдении правил перевозки пассажиров и скоростного режима, недопустимости управления транспортным средством в состоянии опьянения.

Положительным моментом проекта является, прежде всего, вовлечение большой массы людей (не менее 400 участников) и доведение информации от первых лиц – участников и очевидцев ДТП.

Анализируя положительный опыт проведения профилактических мероприятий, следует выделить внедрение международного движения «WALKING BUS» («ШАГАЮ - ЩИЙ АВТОБУС»), которое ежегодно проводится на территории Российской Федерации». Чтобы эмоциональные потрясения, пережитые детьми в ДТП, не оставили негативный след во взрослой жизни, сотрудники Госавтоинспекции вместе с полицейскими–психологами организуют специальные поэтапные занятия с пострадавшими несовершеннолетними.

К социальной компании «Шагающий автобус» привлекаются председатели Комиссий по безопасности дорожного движения, ветераны и общественники. Возле школ дежурят пешие добровольные казачьи патрули. Систематически проводятся коллективные тренинги по изучению безопасных маршрутов в «Шагающем автобусе».

Отдельное влияние на законопослушное поведение участников дорожного движения оказывают активные религиозные деятели, осуществляющие дневную и ночную профилактическую работу с детьми и взрослыми вместе с сотрудниками Госавтоинспекции. Совместные рейдовые мероприятия и акции в «Шагающем автобусе» с настоятелями православных церквей и Духовного Управления мусульман, позволяют не только привлекать широкое внимание общественности к проблемам дорожной безопасности, но и вовлекать активистов волонтерских формирований при храмах и мечетях к профилактике нарушений на дорогах.

Интерес представляет и проводимая в Кабардино-Балкарии акция при активной поддержке участников Общества слепых в День белой трости десятки активистов с плакатами вышли на улицы в «Шагающем автобусе», объясняя участникам дорожного движения, что эта особенная категория пешеходов нуждается в повышенном внимании общественности и водителей. В знак поддержки и солидарности юные помощники в стремлении поддержать и обезопасить участников Общества, надев темные очки, и держась друг за друга, направились в центр города, где помогали слабовидящим пересекать проезжую часть дороги, оказывали помощь при посадке и высадке из транспорта.

Можно вовлекать волонтеров, студентов и участников молодежных движений к участию в проведении акций по использованию наглядной агитации использования световозвращающих элементов, а также депутатов, олимпийских чемпионов, глав городских и сельских муниципалитетов и видных деятелей науки, искусства, родительские, материнские, ветеранские и педагогические коллективы.

Благодаря активному и массовому проведению таких акций наблюдается снижение показателей аварийности с детьми-пешеходами на дорогах регионов.

Анализ комментариев и отзывов подписчиков разных групп в социальных сетях, а также зрителей проводимых акций показывает, что методика массовых и показательных передвижений по пешеходным переходам находит широкую и активную поддержку среди общественности разных возрастных групп.

Следующей формой организации и проведения пропагандистских мероприятий является проведение выставок автомобилей, вело-мотопробегов в субъектах Российской Федерации, особым привлечением внимания пользуются музейные ретромобили, а также выступления пилотажной группы «Каскад» (в г.Москве).

Благодатной почвой является участие в пропагандистских мероприятиях членов Общественных советов при МВД, ГУМВД, УМВД России в субъектах Российской Федерации. Так, в Воронежской области Общественный совет принимает участие во

Всероссийской социальной кампании «Сложности перехода». С их участием проводятся такие акции, как «Остановим хамов за рулем», «Каждой школе – безопасный переход»; организуется обучение на курсах оказания первой помощи. Всероссийские и областные соревнования по автоспорту; мероприятия по пресечению нелегальных и уличных автогонок; организуется работа детской школы вождения (с 8 лет); проводятся тема-

тические занятия в Автогородке для воспитанников детских домов и школ-интернатов; открытый чемпионат «Автоледи».В профилактические мероприятия вовлекаются представители областной Думы, департаментов, управлений по транспорту, дорожному хозяйству и безопасности, которые проводят выездные заседания по вопросам БДД, занимаются открытием зональных центров по БДД на базе школ-интернатов для детей с ограниченными возможностями.

В Орловской области положительно зарекомендовала себя практика создания на базе общеобразовательных школ классов, реализующих программы внеурочной деятельности, в которых систематически проводятся занятия курсантами и профессорско-преподавательским составом Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова. Школьники участвуют во всех пропагандистских акциях, в том числе в мероприятиях, посвященных знаменательным датам, праздникам города, совместно с Госавтоинспекцией патрулируют улицы.

В образовательных организациях Ульяновской области на протяжении многих лет действуют «Родительские патрули», которые организуют рейдовые мероприятия по обследованию улично-дорожной сети территорий образовательных организаций; принимают активное участие в осуществлении мониторинга по контролю за использованием световозвращателей среди несовершеннолетних пешеходов. Немаловажной формой выступает привлечение гражданского общества к проблеме ДТП и дорожного травматизма.

В Магаданской области ежегодно в летний период проводится пропагандистская акция «Безопасное лето», которая охватывает детские площадки микрорайонов города и населенных пунктов региона. Волонтеры областной профильной школы «Закон и подросток», юные инспекторы дорожного движения в игровой форме обучают ПДД детей и подростков.

В День Памяти жертв ДТП проводятся мероприятия, в которых принимают участие представители автоклубов, общественных объединений, администраторы и активные пользователи Интернет-сайтов, мобильного приложения «Whats App», инициативной группы «Трезвый водитель», отряда «Поиск детей – Магадан».

В Белгородской области действует Молодежный отряд содействия участникам дорожного движения «Добровольная помощь на дороге». Члены отряда помогают водителям с оформлением ДТП по «Европротоколу», без участия сотрудников ГИБДД. Отряд координирует свою деятельность через созданную группу в социальной сети vk.com, а также через приложение для смартфонов «Viber».

В регионах России действуют детско-юношеские организации «СОЮЗ ЮНЫХ ИНСПЕКТОРОВ ДВИЖЕНИЯ», который принимает активное участие во всех пропагандистских мероприятиях.

Таким образом, такое заметное, наглядное и интенсивное право применение и информирование, позволит предупреждать дорожно-транспортные происшествия, снизить тяжесть их последствий и количество пострадавших и погибших, что является важным моментом для достижения успеха в профилактической деятельности.

Для совершенствования системы пропагандистского воздействия необходимо:

- достаточное финансирование государством компаний и акций по предупреждению и профилактике ДТП, привлечение к их проведению первых лиц области, региона, должностных лиц муниципалитетов, представителей культуры, науки, образования, общественных формирований и бизнеса, что способствует комплексному подходу системы профилактики в сфере безопасности дорожного движения;

- активная и систематическая организация и проведение пропаганды в образовательных организациях, которые первыми закладывают фундамент будущего правового менталитета граждан.

В завершении хотелось бы отметить, что только зная и используя разнообразные традиционные и инновационные формы пропаганды безопасности дорожного движения, факторы и условия, которые воздействуют на каждого участника дорожного движения, можно добиться продвижения к намеченной цели - к нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях к 2030 году.

Литература

1. Официальный сайт ГУОБДД МВД России//http://stat.gibdd.ru/ УДК 656.13.001.25(038)

УДК 351

Ш.М. КОБДИКОВА / Sh.M. KOBDIKOVA

Л.Б. Гончаров атындағы Қазақ автомобиль-жол институтының профессоры, т. ғ. д.

Профессор Казахского автомобильно-дорожного института имени Л.Б.Гончарова, д.т.н.

Professor of the Kazakh automobile and road institute named after L.B.Goncharov, doctor of technical sciences.

Қазақстан Республикасында жол жүрісі қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі қызметтің негізгі бағыттары

ДДС жүйесінің тиімді жұмыс істеуін қамтамасыз ету үшін жүргізушілерді даярлауды жетілдіру, автомобильдердің конструкциясы мен техникалық жай-күйін жақсарту, көшелер мен жолдар құрылысын кеңейту, жол жүрісі процесін оңтайлы ұйымдастыру қажет.

Түйінді сөздер: жол қауіпсіздігі, жол қозғалысы мәселелері, цифрландыру, автомобиль жолы.

Основные направления деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения в Республике Казахстан

Для обеспечения эффективного функционирования системы ВАДС необходимо совершенствовать подготовку водителей, улучшать конструкцию и техническое состояние автомобилей, расширять строительство улиц и дорог, оптимально организовывать процесс дорожного движения.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, проблемы дорожного движения, цифровизация, автомобильная дорога.

The main directions of road safety activities in the Republic of Kazakhstan

To ensure the effective functioning of the VADS system, it is necessary to improve the training of drivers, improve the design and technical condition of cars, expand the construction of streets and roads, optimally organize the traffic process.

Keywords: road safety, traffic problems, digitalization, highway.

Обеспечение безопасности дорожного движения (БДД) имеет целью предупреждение, предотвращение и устранение явлений и опасных ситуаций, угрожающих жизни и здоровью людей, имуществу граждан, предприятий, учреждений и организаций, и их последствий. Согласно информации Комитета по правовой статистике и специальным учетам Генеральной прокуратуры Республики Казахстан в 2020 году в стране произошло 13515 ДТП, в котором погибли 1997, ранены 17 844 человек [1].

С позиций системного подхода эта деятельность может быть рассмотрена на двух уровнях (рисунок 1).

На уровне Правительства Республики Казахстан решаются наиболее фундаментальные проблемы дорожного движения – разработка законодательных и иных нормативных актов, планирование развития автомобилизации, принятие решений о структуре органов управления в рассматриваемой сфере, разработка программ дорожного строительства, утверждение государственных стандартов на дороги, улицы, автомобили и т.п.

На уровне центрального исполнительного органа рассматриваются практические вопросы обеспечения функционирования системы ВАДС. Все они входят в компетенцию соответствующих структур управления и подведомственных им организаций и решаются применительно к конкретному региону. Эти направления охватывают основные виды деятельности по обеспечению эффективного функционирования системы ВАДС главным образом применительно к задачам, которые должны решаться специалистами по организа -

ции дорожного движения.

В числе названных направлений важное значение имеет также деятельность медицинских служб по оказанию помощи пострадавшим в ДТП, работа средств массовой информации (газеты, радио, телевидение) по пропаганде безопасности движения, обучение различных категорий населения в школах, других учебных заведениях правилам дорожного движения, работа органов страхования и др.

Таким образом, работникам по организации движения приходится сталкиваться с весьма широким спектром вопросов, охватывающих самые разные области знаний.

Как видим, для решения проблем дорожного движения необходимы познания в области юриспруденции, экономики, психологии, педагогики, инженерных наук, включая специальные познания в градостроительстве, дорожном и автомобильном деле. Совершенствование организации дорожного движения в крупных городах республики должно найти непосредственное отражение в соответствующих разделах городских программ Акиматов. Естественно, деятельность по обеспечению эффективного функционирования комплекса ВАДС не может быть сосредоточена в каком-то одном ведомстве или учреждении. С ростом автомобилизации все большее значение приобретает деятельность по обеспечению оптимальной организации дорожного движения, обычно осуществляемая на уровне центрального исполнительного органа.

Направления деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения

На уровне Правительства Республики Казахстан	*На уровне центрального исполнительного органа*
Разработка и проведение на территории Республики Казахстан единой государственной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения	Реализация государственной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения
	Организация выполнения программ в сфере обеспечения безопасности дорожного движения
	Определение порядка подготовки водителей транспортных средств
Утверждение технических регламентов	Определение порядка проведения профилактических мероприятий и обучения населения правилам и требованиям безопасности дорожного движения
Разработка государственных программ в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и их финансовое обеспечение	Конкретные мероприятия по ОДД в городах и на автомобильных дорогах
	Организация научных исследований и научно-технических разработок государственного значения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения
Руководство деятельностью центральных и местных исполнительных органов по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения, контроль выполнения ими законов, актов Президента и Правительства Республики Казахстан	Организация и осуществление государственного контроля за обеспечением безопасности дорожного движения
	Лицензирование деятельности по подготовке, переподготовке водителей транспортных средств
	Участие в заключение международных договоров Республики Казахстан в сфере обеспечения безопасности дорожного движения
Определение центрального исполнительного органа по безопасности дорожного движения и утверждение Положения о нем	Координация деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения
Установление единой системы правил, стандартов и других нормативных актов	Согласование представленной заказчиком нормативной, проектной и технической документации при проектировании, строительстве, ремонте, содержании и управлении дорог
Осуществление международного сотрудничества в сфере обеспечения безопасности дорожного движения	Участие в работе комиссий по приемке в эксплуатацию автомобильных дорог, дорожных сооружений, железнодорожных переездов, линий городского элек-
	Разработка технических регламентов

Рисунок 1 - Направления деятельности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Казахстан

На дорогах функционирует сложная социально-техническая система, представляющая собой совокупность участвующих в движении пешеходов и различных типов транспортных средств, управляемых людьми, и называемая дорожным движением. Закон Республики Казахстан «О дорожном движении», термин «дорожное движение» определяет как «совокупность общественных отношений, возникающих при перемещении людей и грузов по дорогам с использованием транспортных средств или без них (пешеходы), а также в процессе регулирования условий этого перемещения (статья 1) [3].

Термин «дорожное движение» (RoadTraffic, Strassenverkehr) впервые был широко введен в обращение международной Конвенцией о дорожном движении, принятой в рамках ООН в 1949 г., которая в 1968 г. была переработана, а в 1993 г. дополнена.

Специфические особенности и проблемы дорожного движения обусловлены, прежде всего, системой «Водитель-Автомобиль-Дорога–Среда» (ВАДС).

Безопасность дорожного движения зависит от надежности входящих в систему ВАДС компонентов. Очевидно, что для обеспечения безопасного функционирования системы требуются достаточно большие затраты, но при этом условии создание абсолютно безопасной системы невозможно, поскольку в нее входит человек, действия и ошибки которого существенно влияют на работоспособность системы в целом. Поэтому в настоящее время можно говорить о каком-то определенном уровне обеспечения надежности рассматриваемой системы. Установление этого уровня – достаточно сложная социально-экономическая задача.

Правила дорожного движения Республики Казахстан определяют термин «безопасность дорожного движения», как «состояние дорожного движения, отражающее степень защищенности его участников и государства от дорожно-транспортных происшествий и их последствий» (статья 1) [2].

Там же «дорожно-транспортное происшествие (ДТП)» трактуется, как «событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли, или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы, либо причинен иной материальный ущерб».

Организовать дорожное движение – этозначит с помощью инженерно-технических и организационных мероприятий создать на существующей дороге условия для достаточно быстрого, безопасного и удобного движения транспортных средств и пешеходов.
Основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения являются [3]:

– приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;

– приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении;

– соблюдение интересов граждан и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;

– системный подход к обеспечению безопасности дорожного движения.

Четко определить границы этой деятельности весьма непросто, поскольку спектр названных мероприятий может быть очень широким. Сюда входят мероприятия:
по частичной реконструкции отдельных элементов улично-дорожной сети (перепланировка перекрестков, сооружение островков безопасности, оборудование автобусных остановок);

– установке технические средства организации движения (знаки, светофоры, разметка, ограждения);

– внедрению автоматизированных систем управления дорожным движением (АСУД);

– изменению графика движения маршрутного пассажирского транспорта;

– различные ограничения в движении (ограничение скорости, въезда для отдельных видов транспортных средств) и т.п.

Реализация оперативных изменений организации дорожного движения, как правило, возлагается на МВД РК.

Цифровизация в Республике Казахстан развивается очень высокими темпами, применение современных информационных технологий позволяют внести существенный вклад и в транспортный комплекс. Эффективность применения уже существующей инфраструктуры и вновь внедряемой, напрямую зависит от совокупности следующих факторов, как технические средства, технологии, правовое регулирование.

Такими примерами являются системы видео наблюдения и фото видео фиксации на дорогах (особенно на наиболее важных участках концентрации ДТП и высокого уровня движения), в задаче своевременного выявления ДТП, времени фиксации ДТП и определение следственной связи (кто виноват), а также предоставление сервиса населению (предоставление протокола через ЦОНы).

Текущее нормативно-правовое обеспечение в области организации и безопасности дорожного движения, требует комплексного обновления *(ведется отдельная – разрозненная работа, требующая системного подхода).*

В настоящее время, важно предусмотреть опыт зарубежных стран, как в области совершенных ошибок, так и перспектив развития.

Цифровизация транспортной отрасли требует качественной модернизации и развития систем (т.е. применение систем ФВФ, должно носить обязательный характер, в задачах гармонизации транспортного потока и идентификации ДТП)

В результате проведения комплексных работ, МВД РК может получить:

– инструменты качественного сбора исходной информации (цифровая фиксация ДТП);

– правовое регулирование;

– алгоритмы обработки информации и определения оптимального управления

– методические рекомендации по БДД

Таким образом, требуется не просто создать базу данных ДТП, но и обеспечить научно-методическую работу по определению причинно-следственной связи возникновения ДТП, определение или выработку эффективных инструментов снижения аварийности!

Литература

1. https://www.gov.kz/memleket/entities/prokuror?lang=ru
2. Закон Республики Казахстан «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 года № 194-V ЗРК. Обновленный с изменениями на: 01.02.2021.
3. Безопасность дорожного движения / Исаев Н.И., Целиков В.В., АйтказинМ.А. - // Охрана труда Казахстан. – 2008, №6. с. 58-62.

УДК 351

А. А. САБИНИН / A. A.SABININ

Ресей Ішкі істер министрлігі В.В.Лукьянов атындағы Орлов заң институтының жол қозғалысын ұйымдастыру кафедрасының оқытушысы

Преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД Орловского юридического института МВД Россиш имени В.В. Лукьянова

The head of the methodologist of the Center for Training Specialists in the Prevention of Persistent Violence is a police maior

Жол жүрісі қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласында мемлекеттік қадағалауды жүзеге асыру кезінде пилотсыз ұшу аппараттарын қолдану ерекшеліктері

Қазіргі уақытта ұшқышсыз ұшу аппараттары (бұдан әрі-БЛА) айтарлықтай танымалдылыққа ие болуда. Оларды қолдану салалары жеткілікті кең. БЛА аэрофототүсірілімде, картографияда және геодезияда, ауыл шаруашылығында, мұнай құбырлары мен газ құбырларының жай-күйін бақылауда қолданылады, сондай-ақ көптеген міндеттерді орындайды.

Түйінді сөздер: квадрокоптерлер, ұшу платформалары және пилотсыз кешендер, көлік құралдары, фото-бейне жазбалар.

Особенности применения беспилотных летательных аппаратов при осуществлении государственного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения

В настоящее время обретают немалую популярность беспилотные летательные аппараты (в дальнейшем БЛА). Области их применения достаточны обширны. БЛА используются в аэрофотосъемке, картографии и геодезии, сельском хозяйстве, контроле за состоянием нефтепроводов и газопроводов, а также выполняют еще массу задач.

Ключевые слова: квадрокоптеры, полётные платформы и беспилотные комплексы, транспортное средство, фото-видеофиксации.

Constant violence-zombification is an urgent problem with severe social consequences.

Currently, unmanned aerial vehicles (hereinafter UAVs) are gaining considerable popularity. The areas of their application are quite extensive. UAVs are used in aerial photography, cartography and geodesy, agriculture, monitoring the condition of oil and gas pipelines, and also perform a lot of tasks.

Keywords: quadrocopters, flight platforms and unmanned complexes, vehicles, photo and video recor - dings.

В XXI веке беспилотные летательные аппараты применяются полицейскими подразделениями десятков стран мира. Они дали стражам порядка новые возможности для наблюдения, координации оперативных действий, анализа ситуации, поиска нарушителей и потерпевших. На службе сотрудников полиции находятся как компактные готовые к полёту квадрокоптеры, так и сложные многофункциональные полётные платформы и беспилотные комплексы.

Наибольшее распространение среди БЛА получили квадрокоптеры.

Квадрокоптеры обладают рядом положительных качеств, таких как широкий угол обзора, отсутствие ограничений, связанных с рельефом местности, дальность полета до десятка километров, развитие скорости отнуля (зависание на месте) до 100-120 км/ч. Широкое распространение БЛА получили и в правоохранительной деятельности. Сотрудники полиции во многих странах мира применяют БЛА очень активно – их стоимость значительно ниже пилотируемых летательных аппаратов, а функциональные возможности не на много меньше. С помощью квадрокоптеров производят съемку массовых мероприятий,

осуществляют проникновение в помещения, занятые преступниками, контролируют автомобильный трафик. В Германиии США сотрудники полиции, прибытии на место дорожного происшествия сразу фиксирует всю картину аварии при помощи БЛА. В Великобритании вслед за целым рядом других стран сфера применения беспилотных летательных аппаратов постоянно расширяется. БЛА помогают сотрудникам полиции Великобритании получить визуальные и иные данные, которые сформируют общую картину преступ ления. Это могут быть: данные о присутствии гражданских лиц в пределах данного района; точное местоположение преступника; наличие или отсутствие у него/нее какого-либо оружия или даже определение маршрута эвакуации, а также наличие поблизости транспортного средства. По мнению полицейских, подобная информация может существенно повысить эффективность планирования операций, а также способствовать выработке правильного перечня тактических мер.

В Российской Федерации квадрокоптеры также начинают активно внедрятся в деятельность правоохранительных органов, в том числе и ГИБДД МВД РФ. Так, с помощью дронов повышается эффективность несения постовой службы, обнаружения нарушителей, контроль трассивы явление угнанных машин.

При помощи квадрокоптеров возможно быстрое выявление и идентификация нарушителей дорожного движения. На основании фотоснимков, а также видеозаписи, сделанных с помощью БЛА возможно вынесение постановлений об административных правонарушениях в области соблюдения правил дорожного движения. Главное, чтобы средство фото-видеофиксации на квадрокоптере прошло метеорологическую проверку и было сертифицировано. Не на всех участках дорожной сети есть возможность установки стационарных средств фото-видеофиксации нарушений ПДД. В таких местах целесообразно запустить БЛА, его стоимость существенно ниже стационарных комплексов фотовидеофиксации, а ночное время суток никак не ограничивает возможность его применения. В небо запускается БЛА с камерой, а в служебной машине за процессом съемки наблюдает инспектор ДПС. Как только присходит фиксация номера транспортного средства, допустившего нарушения правил дорожного движения, информация об этом передается ближайшим экипажам ДПС, которые останавливают правонарушителя и на основании предъявленных снимков составляют административные материалы.

Отдельно следует выделить положительный профилактический эффект применения БЛА. Водители, замечая беспилотник, парящий над дорогой, снижают скорость и не пытаются пересекать сплошные линии разметки.

БЛА могут применяться при осмотре места дорожно-транспортного происшествия (далее ДТП). В случае возникновения ДТП, особенно на участках дороги с высокой интенсивностью транспортного потока, возникают значительные затруднения движения, блокируются транспортные развязки, а так же отдельные направления движения. Использование БЛА для фото видеофиксации места ДТП позволяет значительно сократить время осмотра. При прибытии на место ДТП сотрудник полиции, оперативно фиксирует картину происшествия с помощью квадрокоптера. После запуска БЛА за несколько минут производит всю необходимую съемку с воздуха, управляя аппаратом с планшета. Фотографии можно получить на планшет пока аппарат еще находиться в полете в режиме реального времени. При этом один кадр с беспилотника с воздуха намного нагляднее, чем десятки кадров с земли с разных сторон, которые так же необходимы. По полученным снимкам возможно построение 3Д модели места происшествия которая будет нагляднее и удобнее снимков, окажет существенную помощь при проведении автотехнической экспертизы. После фото видеофиксации транспортные средства могут освободить проезжую часть, не создавая много километровых пробок.

При анализе ДТП использование современного квадрокоптера позволяет:

- Снизить время осмотра места совершения ДТП;

Наиболее эффективно и точно из учить обстановку совершения ДТП после эвакуации объектов с места происшествия по материалам, полученным с помощью качественной фото и видеосъемки.

- Повысить результативность разрешения дел, связанных с дорожно-транспортными происшествиями [1].

Еще одним направлением деятельности сотрудников ГИБДД при реализации которого возможно применение БЛА является получение характеристик, а так же анализ эффективности схем организации дорожного движения. Оператор БЛА может задать необходимую высоту полета, заранее спланировать маршрут полета с привязкой к контрольным точкам, «зависнуть» над объектом исследования. Применение БЛА позволяет исследовать динамику основных показателей транспортных потоков на рассматриваемых участках, а также проводить мониторинг изменений состояния улично-дорожной сети и поведения транспортных и пешеходных потоков [2].

Необходимо отметить многофункциональность и модульность конфигурации БЛА. Наличие разнообразного и взаимозаменяемого подвесного оборудования позволяет БЛА выполнять широкий круг задач по надзору в области дорожного движения. При этом большую роль играет дополнительное подвесное оборудование, которым оснащаются беспилотные летательные аппараты.

Подвесное оборудование обеспечивает выполнение независимо от времени суток и метеоусловий следующих задач:

- патрулирование и наблюдение больших территорий;
- поиск и обнаружение людей с помощью тепловизора;
- мониторинг дорожной ситуации и анализ мест ДТП;
- координация действий полицейских с воздуха.

Например, один из элементов такого оборудования - яркий прожектор. Он будет полезен в том случае, когда сотрудникам полиции приходится работать в темное время суток или просто в условиях недостаточной видимости. Такие случаи нередки в работе полиции. Другим примером полезного дополнительного оборудования является динамик, который, может пригодиться в ситуациях когда руководители подразделения координируют работу подчиненных (или идет работа команды с необходимостью постоянного голосового взаимодействия), или же когда полицейские на расстоянии пытаются передавать сообщения преступнику.

Подводя итоги необходимо отметить положительные стороны применения БЛА при осуществлении государственного надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения:

- быстрое выявление и идентификация нарушителей дорожного движения. Благодаря возможностям установки тепловизионных камер, даже в ночное время суток возможно определение номеров и марки транспортных средств, нарушающих правила дорожного движения;
- незаметность и низкий уровень шума. В отличие от вертолёта, электродвигатели БЛА не создают сильного шума;
- оперативность и быстрота. Время развёртывания квадрокоптера составляет несколько минут, он помещается в багажнике автомобиля и всегда готов к применению в интересах полиции;
- отсутствие необходимости в специалистах узкого профиля. БЛА просты в освоении, что требуют минимум специальных знаний, возможно переучивание и повышение квалификации сотрудников без отрыва от службы на длительное время;
- БЛА могут использоваться в каждом подразделении, решать задачи быстро, безопасно и незаметно при минимальных затратах на эксплуатацию;

- многофункциональность и модульность. Элементы полезной нагрузки, такие как камеры, тепловизоры, прожектора и динамики устанавливаются за несколько минут, за счёт чего подбирается конфигурация БЛА для конкретной задачи;
- простота и низкая стоимость эксплуатации. Мультироторные летательные аппараты фактически не нуждаются в периодическом обслуживании, запасные части устанавливаются своими силами, обновление программного обеспечения доступно любому уверенному пользователю ПК;
- упрощение проведения осмотра места дорожно-транспортного происшествия со значительным сокращением времени его проведения;
- мониторинг и выявление на заданных участках недавно угнанных автомобилей;
- возможность использования БЛА в условиях сложного рельефа местности.

К недостаткам БЛА необходимо отнести:

- ограниченное время полета БЛА. При долговременном использовании необходимо иметь запасные аккумуляторные батареи и пост их зарядки;
- для работы БЛА требуется открытое пространство. В условиях плотной городской застройки с воздушными коммуникациями безопасно использовать беспилотник не получится. Однако в районе объездных улиц или между городних трасс условия для него идеальные;
- зависимость БЛА от метеоусловий. При сильном ветре, а также в условиях недостаточной видимости во время дождя, снегопада и тумана возникают трудности в управлении БЛА, а также в работе его оптических систем.

Литература

1. Волков В.С., Кастырин Д.Ю. Совершенствование экспертизы дорожно-транспортных происшествий с применением квадрокоптеров // Актуальные направления научных исследований XXI века: теория и практика.2015.Т.3.№4-1(15-1).С.271-276.
2. Справцева, Е. В. Применение аэросъемки для анализа эффективности схем организации дорожного движения / Е. В. Справцева, И. Л. Шупиков, Е. С. Чечулин // Молодежная наука как фактор и ресурс инновационного развития : сборник статей III Международной научно-практической конференции, Петрозаводск, 15 апреля 2021 года. – Петрозаводск: Международный центр научного партнерства «Новая Наука» (ИП Ивановская Ирина Игоревна), 2021. – С. 19-23.

ӘОЖ 351.81

Н.С. САУХАНОВ / N.S. SARUKHANOV

Қ.Жұбанов атындағы Ақтөбе өңірлік университеті, техника ғылымдарының кандидаты, доцент

Актюбинский региональный университет имени К. Жубанова, кандидат технических наук, доцент

Aktobe Regional University named after K. Zhubanov, candidate of technical sciences, associate professor

Көше-жол торабындағы қиылыста Адаптивті басқаруды ендіру моделі

Жол қозғалысын ұйымдастыру кезінде тұрақты түрде жол-көлік оқиғалары себептерін, көліктердің, жолаушылардың, жаяу жүргіншілердің іркілістеріне талдау талап етіледі, ол, жолдарда қаражат жұмсап, қозғалыс жағдайын жақсартудың тиімді жолдарын табуға көмектеседі. Автокөліктердің өсуі еліміздің экономикалық өсуімен қатар, автокөліктің қозғалмалы құрамын әртүрлі қызмет бабында қолданудың қажеттілігінің артуы.

Түйінді сөздер: автомобильдендіру, жол-көлік оқиғалары,қиылыс, қозғалыс қауіпсіздігі

Модель внедрения Адаптивного управления на перекрестке на улично-дорожной сети

Жол қозғалысын ұйымдастыру кезінде тұрақты түрде жол-көлік оқиғалары себептерін, көліктердің, жолаушылардың, жаяу жүргіншілердің іркілістеріне талдау талап етіледі, ол, жолдарда қаражат жұмсап, қозғалыс жағдайын жақсартудың тиімді жолдарын табуға көмектеседі. Автокөліктердің өсуі еліміздің экономикалық өсуімен қатар, автокөліктің қозғалмалы құрамын әртүрлі қызмет бабында қолданудың қажеттілігінің артуы.

Ключевые слова: автомобилестроение, дорожно-транспортные происшествия, перекресток, безопасность движения

At the intersection of street and road junctions Adaptive management implementation model

Жол қозғалысын ұйымдастыру кезінде тұрақты түрде жол-көлік оқиғалары себептерін, көліктердің, жолаушылардың, жаяу жүргіншілердің іркілістеріне талдау талап етіледі, ол, жолдарда қаражат жұмсап, қозғалыс жағдайын жақсартудың тиімді жолдарын табуға көмектеседі. Автокөліктердің өсуі еліміздің экономикалық өсуімен қатар, автокөліктің қозғалмалы құрамын әртүрлі қызмет бабында қолданудың қажеттілігінің артуы.

Түйінді сөздер: motorization, road accidents,intersections, traffic safety

Қоғам дамуына автомобильдендірудің әсерін оң шешу үшін, көптеген мәселелерді шешуді қарастыру қажет. Шетелдік және отандық тәжірибе көрсеткендей, автомобильдендіру экономикаға, адамдарға қолайлы жағдай жасауға үлкен әсер етуіне қарамастан, қолайсыз жағдайларда туғызады: жол-көлік оқиғалары, көліктерден шыққан газбен ауа бассейінінің ластануы, көліктердің кептелуінен қозғалыс жылдамдығының күрт төмендеуі және тағы басқалары бар.

Ғылыми зерттеулер мен тәжірибелер автомобильдендіру туғызатын қолайсыз жағдайларды жою немесе олардың себептерін азайтуды түсіндіре алады, оның ішінде қозғалыс қауіпсіздігін арттыру жолдарына баса назар аударады.

Қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етуімен қатар көше жол торабында кездесетін проблемалардың бірі-көлік құралдарының іркілісін азайту мақсатында қозғалысты басқару автоматтандырылған жүйесін қолға алуда.

Жол қозғалысын басқарудың автоматтандырылған жүйесі – көлік ағынының көрсеткіштері туралы ақпараттарды жинау және өңдеу, соның негізінде қозғалысты

басқаруды үйлестіруді қамтамасыз ететін техникалық, бағдарламалық және ұйымдастыру шараларының кешені [1].

Тағайындалуы: жүйенің жол қозғалысын басқарудың автоматтандырылған жүйесі әрекет ететін аумағында (қиылыста, ауданда, қалада) көлік құралдарының іркілістерінің жиынтығын азайту.

Ол басқару әдістері бойыншакеңістіктегі,уақытша болыпжіктеледі. Осы екі жіктелудің Ақтөбе қаласының көше-жол торабындағы жол қозғалысын басқаруда кеңістікте - жергілікті, ал уақытшада - бағдарламалы болып енгізілген.

«Көлік техникасы, тасымалдауды ұйымдастыру және құрылыс» кафедрасындағы «Бағдаршам» студенттері ғылыми үйірмесімен Жергілікті басқарудағы қаладағы көлік ағынының өсу динамикасына байланыстыжол қозғалысын басқарудың жүйелі және адаптивті басқаруды енгізу туралы мониторинг жүргізу мақсатында орталық базар ауданында бір жақты қозғалыс көшелерге мониторинг жүргізілді. 2016 жыл Ақтөбе қаласының Сәңкібай батыр даңғылы мен Баишев көшесі (Батыс-2) қиылысында жүргізілген ғылыми зерттеулердің қорытындысын бағдаршам орнатылды. Некрасов көшесінде нақты зерттеу жұмыстарымен қатар, «жасыл толқын» принципін енгізу есептері қарастырылуда.

Қазіргі уақытта көше-жол торабындағы қиылыстарда көлік ағынының қарқындылығына байланысты бағдаршам объектілері жобаланып енгізіліп жатыр,бірақ сол бағдаршам жұмысы режимінің күнделікті, тіпті сағат бойынша өзгеріп отыратын қарқындылыққа байланысты жолдың өткізу қабілеттілігі сәйкес келмейтінтідігібаршамызға мәлім [2].

Реттелетін қиылыстардың өткізу қабілетін арттыру және бағдаршамның жұмысына әсер ететін қозғалыс қарқындылығы мен басқа да факторларды ескере отырып бағдаршам жұмыс режимін өңдеу мақсатында қаладағы Ә.Молдағұлова даңғылы Ағайынды Жұбановтар көшесімен қиылысында бір күннің қарбалас уақыттарында (час пик) зерттеу жұмыстары жүргізілді (1-сур.).

1-сурет. Ә.Молдағұлова даңғылы – Аг. Жұбановтар көшесінің қиылысынан көрініс

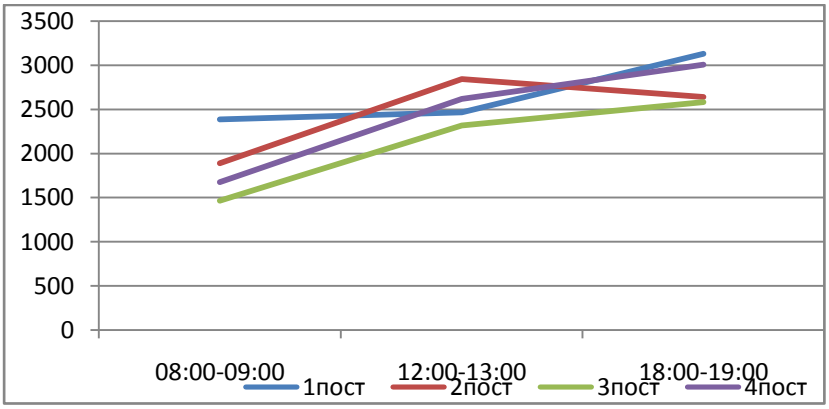
Ә. Молдағұлова даңғылы – Аг. Жұбановтар көшесі қиылысындағы көлік ағыны қарқындылығы өзгеруінің жалпы диаграммасы (2-сур.)

№1 бекет. Әлия базарынан – Т.Бигелдинов атындағы Әуе Қорғаныс Күштері Әскери институтына қарай;

№2 бекет. Т.Бигелдинов атындағы Әуе Қорғаныс Күштері Әскери институты бағытынан – Әлия базарына қарай;

№3 бекет. Кеңес дүкенінен – 8 шағын ауданына қарай;

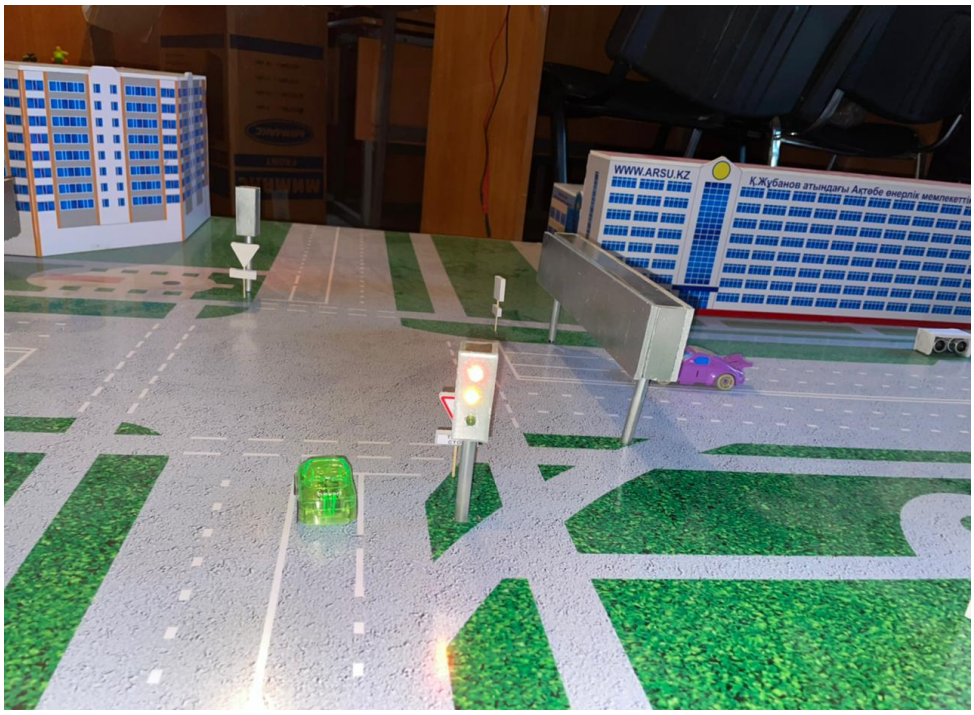
№4 бекет. 8 шағын ауданынан – Кеңес дүкеніне қарай.



2-сурет. Ә. Молдағұлова даңғылы – Ағ. Жұбановтар көшесі қиылысы.

Екінші суреттегі қиылыста барлық посттарда максимум қарқындылық сағат 12.00-13.00 аралығына №2 және №4, ал кешкі 18.00-19.00 аралығында №1 және №4 бекеттердегі көлік қарқындылығының артуын байқауымызға болады.

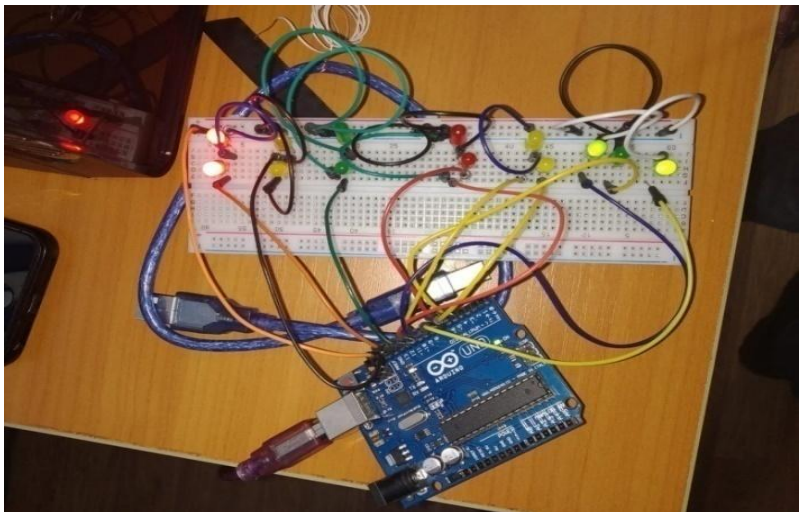
Осы мақсатта бағдаршам жұмысын модельдендіру үшін Arduino микроконтроллерінде бағдарлама құрастыру мақсатында жасалынған макет (сур. 3)



3- сурет. Ә.Молдағұлова даңғылы – Ағ. Жұбановтар көшесі қиылысы бойынша бағдаршам жұмысын модельдендіру макетінен көрініс

Микроконтроллер USB-портпен компьютерге жалғанып IDE интегралды өңдеу ортасы

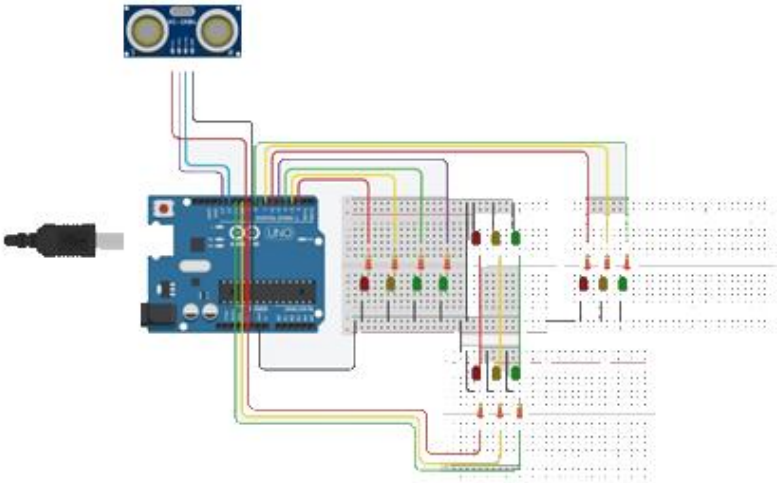
арқылы Arduino платасын бағдарламалық кодпен әрбір қиылыстағы бағдаршамдар үшін бағдарламалар жазылды (4-сур.)[2].



4-сурет. Бағдарлама бойынша бағдаршам реттеуінің жұмысын Arduino микроконтроллеріне ендіру сұлбасы

Жол қозғалысына үзіліссіз автоматтандырылған мониторинг жүргізу, шұғыл жағдайларды талдау, көліктердің мүмкіндігінен болатын кептеліс, апат алды және апаттық жағдайларды болжау мен ескерту арқылы қиылыстың өткізу қабілетін арттыру үшін қиылыста орнатылған детекторлардың мүмкіншілігін пайдалану ұсынылады.

Көлік детекторы жолдың бір немесе бірнеше жолақтарына жауапты аймақ радиолокаторы түрінде жұмыс жасайды. Көлік құралдарының болуы туралы ақпарат байланыс линиясы арқылы жол контроллеріне беріледі. Көлік детекторының көмегімен қиылыста көлік ағынын реттеу кезінде көлік құралдарының шираттағы ұзындығы (тығыздығы) және қиылыстың барлық бағыттары бойынша жүріс бөлігінің көлік құралдарымен толу динамикасы теңестіріледі. Детектордан мәліметтер байланыс линиясы арқылы жол контроллеріне түседі және онда қиылыстың реттеу циклының фазалары адаптивті басқару алгоритмдері арқылы өңделеді. Бұл кезде қай бағытта көлік құралдарының шираты ұзынырақ сол жаққа бағдаршамның «жасыл» белгісінің қосылу ұзақтығы арттады.



5-сурет. Қатысу детекторын Arduino микроконтроллеріне жалғау сұлбасы

Алдағы уақытта қаламыздың көше-жол торабында жол қозғалысына үзіліссіз автоматтандырылған мониторинг жүргізу, шұғыл жағдайларды талдау, көліктердің мүмкін болатын кептелісін, апат алды және апаттық жағдайларды болжау мен ескерту арқылы қиылыстың өткізу қабілетігін арттыру ұсынылады деп есептейміз.

Әдебиеттер

1. Сауханов Н.С. Жол қозғалысын басқару әдістері: Оқу құралы. – Ақтөбе, 2020. – 440 б.
2. Роботехника с нуля. Теоритический материал и лабораторный практикум: RadioMart.kz, 2003. –52 с.
3. «*ТЕХНОЛОГТЫҢ АЖО»* Бағдаршам реттеуінің көрсеткіштерін есептеудің автоматтандырылған бағдарламасы хабары жол қозғалысын ұйымдастыру бойынша технологтың нұсқауы. «Проект-Автоматика» ЖШҚ. 2003. – 47 б.
4.Петров В.В. Автоматизированные системы управления дорожным движением в городах: Учеб. пособие. – Омск: Изд-во СибАДИ, 2007. – 104с.
5.Левашев А.Г., Михайлов А.Ю., Головных И.М. Проектирование регулируемых пересечений: Учеб. пособие – Иркутск: Изд-во ИрГТУ, 2007. – 208 с.

УДК 351

Ж.Е. СИДАШЕВА / ZH.E.SIDASHEVA

Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрлігінің М.Бөкенбаев атындағы Ақтөбе заң институтының Көлік объектілеріндегі Қауіпсіздікті ұйымдастыру кафедрасы кабинетінің бастығы м. з. н. полиция капитаны

Начальник кабинета кафедры организации безопасности на объектах транспорта Актюбинского юридического института Министерство внутренних дел Республики Казахстан имени М.Букенбаева м.ю.н., капитан полиции

Head of the cabinet of the department of security organization at transport facilities of the Aktobe law institute of the ministry of internal affairs of the Republic of Kazakhstan named after M.Bukenbayev m.yu.n., police captain

Қазақстан Республикасындағы автомобиль жолдарының жай-күйі: өзекті проблемалар және оларды шешу жолдары

Қазақстан – жол қауіпсіздігі мәселесі шарықтау шегіне жеткен ТМД елдерінің бірі. Жолдағы автокөліктердің жыл сайынғы көбеюі, сондай -ақ жол жамылғысының сапасы бұл мәселенің негізгі себептерінің бірі болып табылады. Мақалада кілт қана емес, сонымен қатар, соңғы жылдардағы берілген статистиканың проблемалары сипатталған. Сонымен қатар автомобиль жолдарындағы қозғалыс қауіпсіздігі мәселесін шешу жолдарын сипаттады.

Түйінді сөздер: жол қозғалысы, жол -көлік оқиғасы, қозғалыс қауіпсіздігі, жол пайдаланушысы, жол, көлік құралы, автотұрақ (автотұрақ).

Состояние автомобильных дорог в Республике Казахстан: актуальные проблемы и пути их решения

Казахстан является одной из стран СНГ, где проблема безопасности дорожного движения достигла своего апогея. Ежегодный прирост количества автомобилей на дорогах, а также качество дорожного покрытия являются одними из ключевых причин данной проблемы. В статье описаны не только ключевые, но и вытекающие проблемы с приведенной статистикой за последние года. А также описаны пути решения проблемы безопасности движения на автодорогах.

Ключевые слова: дорожное движение, дорожно-транспортное происшествие, обеспечение безопасности дорожного движения, участник дорожного движения, дорога, транспортное средство, парковка (парковочное место).

Condition of highways in the Republic of Kazakhstan: current problems and ways to solve them

Kazakhstan is one of the CIS countries where the problem of road safety has reached its climax. The annual increase in the number of cars on the roads, as well as the quality of the road surface, are some of the key causes of this problem. The article describes not only the key, but also the ensuing problems with the given statistics over the past years. And also described the ways of solving the problem of traffic safety on highways.

Key words: road traffic, road traffic accident, road safety, road user, road, vehicle, parking (parking space).

Казахстан является одной из стран СНГ, где проблема безопасности дорожного движения достигла своего апогея. Это связано, в первую очередь, с бурным ростом автомобилизации, совершенствованием дорожной инфраструктуры, выходом на рынок сверхмощных автомобилей. Все это характерно для стран с развитой рыночной экономикой, где для перевозок грузов и пассажиров используется автомобильный транспорт разных габаритов.

Автомобиль как средство передвижения обладает рядом преимуществ перед другими видами транспортных средств. К этим преимуществам относятся:

1) транспортируемость;

2) возможность доставлять людей и груз;

3) относительная простота управления;

4) во многих районах страны, где есть свои ландшафтные особенности, автомобиль является единственным видом транспорта;

5) автомобиль является необходимым средством и атрибутом быта в повседневной деятельности человека.

Мировая статистика показывает, что количество автомобилей на дорогах имеет существенный прирост ежегодно. Так же это касается и Казахстана, где, как ни в одной другой стране мира, за последнее время резко увеличился поток автомобилей. Ежегодный прирост автомобильного парка составляет около 10%. Все вышеизложенное вытекает в то, что число пострадавших от дорожно-транспортных происшествий (ДТП) растет. В нашей стране ежегодно погибает большое количество человек и еще больше людей получают травмы различной степени тяжести.

Обеспечение безопасности движения на улицах и дорогах является основной проблемой страны, которая должна рассматриваться в рамках сложной системы дорожного движения. Термин "дорожное движение" охватывает всю сложную динамическую систему, которая образуется на дороге взаимодействием и совокупностью участников движения: пешеходами, велосипедистами, мотоциклистами, водителями автомобилей (профессионалами и любителями). В свою очередь безопасность дорожного движения зависит от обученности, дисциплинированности и соблюдения правил всеми участниками дорожного движения. В перечисленных аспектах заключается одна из основных причин сложности обеспечения безопасности движения как на самом автомобильном транспорте, так и в дорожном движении в целом.

Обеспечение безопасности дорожного движения подразделяется на следующие основные принципы:

А) Качество жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;

Б) Ответственность государства за обеспечением безопасности граждан, участвующих в дорожном движении;

В) Обеспечении безопасности дорожного движения с соблюдением интересов граждан, общества и государства в целом;

Г) Программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения[1].

На основании всего вышеописанного возникает следующий ряд вопросов:

-Как же предотвратить нарушения и тем самым снизить аварийность?

-И что можно сделать, чтобы дороги стали безопасными, а число жертв автомобильных аварий снизилось?

Сказать, что государство бездействует в сложившейся ситуации будет неправильным. В целом по регионам нашей страны улучшается качество дорог, ужесточаются наказания и повышаются штрафы за нарушения ПДД, устанавливаются новые светофоры, а также создаются искусственные неровности («лежачие полицейские»). Данные меры направлены на предупреждение ДТП, снижение тяжести их последствий, совершенствование условий и организации движения транспортных средств, а также способствуют снижению числа погибших в авариях людей.

Одна из подобных действенных мер – установка комплексов автоматической фиксации нарушений. С тех пор, как сотрудниками дорожной полиции была задействована видеосистема наблюдения за дорожным движением, нарушителей стали наказывать гораздо чаще. В местах установки автоматических комплексов фото и видеофиксации нарушений отмечается значительное снижение количества автоаварий. Попадая в обзор ви

деокамер автолюбители стараются не нарушать правил дорожного движения и тем самым аварийность снижается. Так же одной из основных причин ДТП является качество автодорожного покрытия (качество асфальта).

Первая мысль, возникающая на фоне проблемы плохих дорог – это незаконные интересы. Скорее всего, для некоторых регионов страны это не так далеко от правды. Низкое качество дорог зависит и от другого ряда причин.

Причины фактического некачественного состояния дорог в Республике Казахстан зависят от следующих факторов:

1. Географический или геоклиматический. Из-за резко континентального климата и разнообразия ландшафта в стране дорожное полотно подвергается серьезным испытаниям и быстрее изнашивается.
2. Неправильные эксплуатация и несвоевременный ремонт дорожного покрытия. Из-за отсутствия разделения по скоростным режимам или габаритов транспорта (вес и высота) на большинстве дорог в Казахстане полотно изнашивается быстрее, чем должно. Особенно сильно это проявляется в том, что в Казахстане не существует отдельных трасс. Дорожное полотно испытывает постоянные нагрузки, а их временное закрытие на ремонт может привести к коллапсу.
3. Нарушение соблюдения технологии во время ремонта либо строительства дорожного полотна. Ситуация на тендерных площадках страны выглядит следующим образом: объем забирает тот, кто подал наименьшую цену и кратчайший срок исполнения услуг, что в свою очередь негативно влияет на качество постройки дорог. По большому счету довольно проблематично приобрести материалы высокого качества и соблюсти технологию при изначально заложенном низком бюджете.
4. Использование шипованной резины, новых реагентов для очистки дорог от наледи и проезд тяжелой техники. Все это способствует повышенному износу дорожного покрытия, поскольку оно не рассчитано на подобные воздействия [2].

Наблюдается следующая картина: возникновение проблем зависят не только от того, насколько качественно строят дороги, но и от способа их дальнейшей эксплуатации. Ведь даже самое прочное покрытие, предназначенное для легковых автомобилей, не выдержит, если по его поверхности проедет перегруженный на несколько тонн высоко габаритный автотранспорт, на что в нашей стране часто закрывают глаза.

Не самое последнее место в нарушении качества дорожного полотна играет тендерная система с вложенным тотальным удешевлением материалов в техническом задании, что сказывается на качестве. Рост нагрузки на полотно и низкое качество сырья приводят к быстрому разрушению дорог.

Качество материалов, с которыми приходиться работать дорожникам не соответствуют повышенным требованиям, которые успешно внедрили в нашей стране. С каждым годом нагрузка на дороги растет в геометрической прогрессии, а качество битума, щебня и грунтов – основных материалов дорожной конструкции оставляют желать лучшего. И это объективная причина быстрого разрушения дорожного полотна.

Каков итог: будет ли улучшение состояния дорог в стране?

Правительство Республики Казахстан пытается улучшить ситуацию с качеством дорога стране. Процесс улучшения протекает медленно, а также недостаточное финансирование вытекают в вышеописанные проблемы. Нынешнее положение и развитие дорожной отрасли по стране решают лишь малую часть проблем и этот инструмент имеет кратковременный эффект.

Так как в сферу деятельности дорожной системы не введены новые материалы по умолчанию и не внедрены новые технологии, говорить о каком-либо улучшении и не стоит. В свою очередь необходим дополнительный источник финансирования, который

стопроцентно пойдет на дело, а не частично осядет в чьем-либо кармане. И лишь тогда можнобудет сказать, что одна из остро стоящих национальных проблем страны, а именно проблемы качества дорог начнет решаться [3].

Следовательно, для улучшения качества дорог будет не лишним повысить качество материалов для их постройки: в частности, выбирать битум, щебень и грунт тщательнее в соответствии ГОСТам и СНиПам.

Устин Чащихин, автор книги «Научный атеизм», в свою очередь высказался вполне конкретно о причинах некачественных дорог: виновата сама технология изготовления, которая значительно хуже, чем западная. И решить проблему поможет только изменение этой технологии на более совершенную, основанную на железобетоне [4].

Все очень просто. Хорошие дороги на Западе, в Японии и Китае строят по монолитной железобетонной технологии – кладут арматуру и заливают бетоном. Потом асфальт. Дорога идеально ровная десятилетия. Плохие дороги в странах СНГ строят по старой технологии – покрывают дорогу щебнем, а затем сверху покрывают асфальтом без арматуры и бетона. Через год ямы – нужен ремонт.

Что делать? Надо принять закон о том, чтобы в Казахстане было запрещено строить дороги без железобетона.

В любом случае того, что делается сейчас, недостаточно для полноценного восстановления дорожной сети многих региональных городов.

Для того, чтобы что-то кардинально изменилось, предлагаю серьезные вмешательства в разные сферы экономической жизни страны.

Решение проблемы безопасности движения на автодорогах актуально для всех регионов страны [5].

Одним из путей решения вышеизложенной проблемы может стать разработка электронного сайта «Госуслуги. Дороги» на базе утвержденной постановлением Правительства Республики Казахстан от 9 февраля 2021 года № 50 дорожной карты по переходу программы "Рухани жаңғыру" на период национальной модернизации на 2021 год. В улучшении качества дорожного покрытия будут непосредственно учувствовать граждане путем подачи заявления на сайте «Госуслуги. Дороги». Заявление будет рассматриваться ответственными исполнителями по регионам Республики Казахстан, а именно акиматами областей, городов в течении календарного месяца. Ответственным исполнителем будет предоставлен отчет на сайте по проделанной работе, также заявитель должен иметь возможность поставить оценку и оставить комментарий. Сайт «Госуслуги. Дороги» должен быть простым в использовании чтобы каждый гражданин Республики Казахстан мог принять участие в решении проблем безопасности движения на автодорогах в своем регионе.

Литература

1. Автомобильные перевозки и организация дорожного движения: Справочник: Пер. с англ. /В.У. Рэнкин, П. Клафи, С. Халберт и др. – М.: Транспорт, 1981. – 592 с.
2. Амбарцумян В. В. и др. Безопасность дорожного движения: Учеб. пособие для подготовки и повышения квалификации кадров автомобильного транспорта/ Под ред. чл.-корр. РАН, проф. В. Н. Луканина. – М.: Машиностроение, 1998.– 304 с.
3. (https://bankstoday.net/last-articles/kak-reshit-problemu-plohih-dorog-v-rossii-otvechayut-eksperty)
4. (https://bankstoday.net/last-articles/kak-reshit-problemu-plohih-dorog-v-rossii-otvechayut-eksperty)
5. Амбарцумян В. В. и др. Системный анализ проблем обеспечения безопасности дорожного движения: Учеб. пособие. – СПб.: Изд-во СПбГАУ, 1999. – 352 с.

УДК 351.81

В.Г. ТАТАРЯН / V.G. TATARYAN

Ресей Ішкі істер министрлігі В.Я.Кикотя атындағы Мәскеу университетінің әкімшілік құқық кафедрасының профессоры., заң ғылымдарының докторы, профессор, РФ жоғары кәсіби білім беру ісінің құрметті қызметкері, РФ Салық полициясының құрметті қызметкері, Қырғыз Республикасы Қаржы полициясының құрметті қызметкері, Қырғыз Республикасы ТЖМ құрметті қызметкері, Қазақстан Республикасы ІІМ құрметті ардагері, Еуразиялық әкімшілік Ғылымдар Академиясының академигі, отставкадағы полковник.

Профессор кафедры административного права Московского университета Министерство внутренних дел России им. В.Я. Кикотя, доктор юридических наук, профессор, Почетный работник высшего профессионального образования РФ, Почетный сотрудник налоговой полиции РФ, Почетный сотрудник финансовой полиции Кыргызской Республики, Почетный работник МЧС Кыргызской Республики, Почетный ветеран МВД Республики Казахстан, Академик Евразийской Академии административных наук, полковник в отставке.

Professor of the department of administrative law of the moscow university of the ministry of internal affairs of Russia named after V.Ya. Kikot, doctor of law, professor, honorary employee of higher professional education of the Russian Federation, honorary employee of the tax police of the Russian Federation, honorary employee of the financial police of the Kyrgyz Republic, honorary employee of the ministry of emergency situations of the Kyrgyz Republic, honorary veteran of the ministry of internal affairs of the Republic of Kazakhstan, academician of the eurasian academy of administrative sciences, retired colonel.

В.И. КОВШЕВАЦКИЙ / V.I. KOVSHEVATSKY

Ресей Ішкі істер министрлігі В.Я.Кикотя атындағы Мәскеу университетінің әкімшілік құқық кафедрасының доценті, заң ғылымдарының кандидаты, доцент, РФ ІІМ полиция подполковнигі.

Доцент кафедры Административного права, Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя, кандидат юридических наук, доцент, подполковник полиции МВД РФ.

Associate professor of the department of administrative law, Moscow university of the Ministry of internal affairs of Russia named after V.Ya. Kikot, candidate of law, associate professor, lieutenant colonel of the police of the ministry of internal affairs of the Russian Federation.

М.М. ИСАЕВ / M.M. ISAEV

«Ресей Федерациясы ІІМ Жол қозғалысы қауіпсіздігі ғылыми орталығы» федералды мемлекеттік мекемесінің нормативтік құқықтық және аналитикалық қамтамасыз ету мәселелерін зерттеу бөлімінің төтенше жағдайларды талдау бөлімінің ғылыми қызметкері, полиция лейтенанты.

Научный сотрудник отделения анализа аварийности Отдела изучения проблем нормативного правового и аналитического обеспечения федерального казенного учреждения «Научный центр безопасности дорожного движения МВД Российской Федерации», лейтенант полиции.

Researcher of the accident analysis department of the department for the study of problems of regulatory legal and analytical support of the federal state institution «scientific center for road safety of the Ministry of internal affairs of the Russian Federation, police lieutenant.

Ресей Федерациясындағы жоғары жылдамдықтағы автомобиль жолдарында жол-патрульдік қызметті атқару ерекшеліктері

Ресей ІІМ Мемлекеттік Автоинспекциясына жүктелген бірінші кезектегі міндеттердің бірі жол қозғалысы қауіпсіздігі саласындағы нормативтік құқықтық актілердің сақталуына федералдық мемлекеттік

қадағалауды жүзеге асыру болып табылады. Бұл бағыт жол қозғалысы саласында туындайтын құқықтық қатынастардың басқа субъектілерімен тікелей және тұрақты өзара әрекеттесумен байланысты жан-жақты қызмет болып табылады.
Түйінді сөздер: жол инфрақұрылымы, құқық бұзушы, автомобиль, патрульдік көлік, авиация.

Особенности несения дорожно-патрульной службы на скоростных автомобильных дорогах в Российской Федерации

Одной из первоочередных обязанностей, возложенных на Госавтоинспекцию МВД России, является осуществление федерального государственного надзора за соблюдением нормативных правовых актов в области безопасности дорожного движения [1]. Данное направление представляет собой комплексную разноплановую деятельность, связанную с непосредственным и регулярным взаимодействием с иными субъектами правоотношений, возникающих в сфере дорожного движения.
Ключевые слова: автодорожная инфраструктура, правонарушитель, автомобиль, патрульный транспорт, авиация.

Features of the road patrol service on high-speed highways in the Russian Federation

One of the primary responsibilities assigned to the State Traffic Inspectorate of the Ministry of Internal Affairs of Russia is the implementation of federal state supervision over compliance with regulatory legal acts in the field of road safety [1]. This direction is a complex diverse activity associated with direct and regular interaction with other subjects of legal relations arising in the field of road traffic.
Keywords: road infrastructure, offender, car, patrol transport, aviation.

Согласно Положению о Госавтоинспекции МВД России, реализация полномочий сотрудников в целях выполнения указанной ранее обязанности, происходит посредством надзора за соблюдением требований безопасности при строительстве и эксплуатации дорог и иных объектов автодорожной инфраструктуры, за техническим состоянием транспортных средств и за перевозками отдельных видов грузов. Кроме того, приоритетным направлением деятельности сотрудников дорожно-патрульной службы является надзор за соблюдением участниками дорожного движения норм и правил в области дорожного движения в процессе передвижения их по дорогам, перемещения на транспортных средствах и перевозки грузов [2].

Анализ вышеперечисленных положений позволяет сделать вывод о том, что эффективное выполнение возложенных на Госавтоинспекцию обязанностей и реализация предписанных нормативными правовыми актами требований возможны только при непосредственном наблюдении за водителями, пешеходами и пассажирами, а также за состоянием элементов дорожной инфраструктуры и автомобильного транспорта, что предполагает регулярное нахождение в пределах дороги.

В рамках настоящей статьи нами кратко будут рассмотрены отдельные особенности реализации возложенных на Госавтоинспекцию обязанностей в пределах скоростных автомобильных дорог. Несение дорожно-патрульной службы (далее – ДПС) в указанных местах предполагает повышенную угрозу личной безопасности сотрудников, обусловленную особенностями организации дорожного движения.

Во исполнение функций Госавтоинспекции несение дорожно-патрульной службы осуществляется в следующих формах:

- контроль за дорожным движением в пешем порядке;
- контроль за дорожным движением на патрульном транспортном средстве в движении и в стационарном положении;
- осуществление контрольных функций на стационарных постах ДПС, контрольно-пропускных пунктах;
- регулирование дорожного движения;

- сопровождение транспортных средств;
- несение службы нарядами ДПС на средствах авиации [3].

На сегодняшний день сложилась тенденция, при которой некоторые из перечисленных форм несения службы стали менее актуальными. Так, например, существенно сократилось количество стационарных постов и контрольных пунктов. Использование авиации для выполнения возложенных задач сведено к исключительным случаям осложнения оперативной обстановки (крупные ДТП, розыск преступников, передвигающихся на автомобиле и их задержание и т.д.).

Тем не менее, вне зависимости от форм несения ДПС, важно уделять особое внимание правилам личной безопасности сотрудников полиции, что позволит повысить качество службы и максимально снизить риск
получения увечий и гибели инспекторов ДПС ГИБДД при выполнении служебных обязанностей.

Деятельность Госавтоинспекции в данном аспекте регламентирована ведомственными правовыми нормативными актами и методическими рекомендациями, однако, по нашему мнению, основы безопасности сотрудников, выполняющих функции в пределах дорог на транспортном средстве и в пешем порядке, содержатся в основном в Правилах дорожного движения.

По определению, сотрудников ДПС ГИБДД в части правового статуса участников дорожного движения представляется возможным сопоставить с водителями, пешеходами и пассажирами с учётом некоторых исключений, связанных со спецификой несения службы. В частности, на инспектора, управляющего транспортным средством при передвижении в пределах маршрута патрулирования и по пути следования к нему, возлагаются обязанности, предусмотренные разделом № 2 ПДД для водителей. Остальные сотрудники при нахождении в салоне транспортного средства обязаны соблюдать правила для пассажиров.

Федеральный законодатель в данном вопросе пришёл к единству, что выражено в обязанности при движении на транспортном средстве, оборудованном ремнями безопасности, быть пристёгнутым ими, а на мотоцикле обязательно передвигаться только в застёгнутом мотошлеме. При этом необходимо отметить, что в редакции ПДД 2010 года в соответствии с п. № 2.1.2 водителям и пассажирам автомобилей оперативных служб, имеющих специальные цветографические схемы, нанесенные на наружные поверхности, разрешалось не пристёгиваться ремнями безопасности. Исключением из общих правил является положение, согласно которому водитель патрульного транспортного средства с включенным проблесковым маячком синего цвета может отступать от требований ПДД (кроме сигналов регулировщика) при условии обеспечения безопасности движения [4].

Исходя из этого, контроль за дорожным движением на патрульном транспортном средстве в движении и в стационарном положении должен осуществляться с соблюдением требований расположения автомобиля (мотоцикла) на проезжей части, правил остановки и стоянки, проезда перекрёстков и т.д. В исключительных же случаях, например, для преследования правонарушителя на транспортном средстве, в целях оперативного реагирования на изменение обстановки, прибытия к месту ДТП и т.п., допустимы некоторые отступления от правил при условии применения специальных световых и звуковых сигналов.

Несение службы на патрульном автомобиле осуществляется посредством движения в транспортном потоке в целях предупреждения и пресечения нарушений правил обгона, маневрирования и расположения транспортных средств на проезжей части. Также возможно движение впереди с разрешённой или оптимальной в конкретной ситуации скоростью. В этих случаях обязательно наличие инспектора-пассажира, задача которого состоит в наблюдении за участниками дорожного движения и координации их действий по

громкоговорящему устройству [3]. Наблюдение за обстановкой на заднем плане может осуществляться с помощью дополнительного правого бокового зеркала заднего вида. Далее мы рассмотрим наиболее распространённую, на наш взгляд, форму контроля за соблюдением участниками дорожного движения норм и правил – на патрульном транспортном средстве в стационарном положении. Особенностью является то, что, как правило, отсутствуют специально оборудованные места для расположения автомобиля (мотоцикла) ДПС, которые позволяют максимально обеспечивать безопасность инспекторов и участников дорожного движения.

В сложившейся обстановке наряд ДПС занимает определённое место в пределах маршрута патрулирования на участках дороги, не предназначенных для выполнения сотрудниками административных процедур (действий).

При выборе участка в пределах дороги, на котором сотрудникам ДПС ГИБДД предстоит нести службу, необходимо руководствоваться погодными условиями, видимостью, особенностями организации дорожного движения. При этом для продолжительного несения службы в стационарном положении следует исключать места, где остановка и стоянка транспортных средств запрещена.

Кроме того, важно обеспечить видимость патрульного автомобиля другими участниками дорожного движения на расстоянии, достаточном для принятия мер по снижению скорости. В общих случаях в тёмное время суток необходимо нести службу на участках, где имеется искусственное освещение, на транспортном средстве обязательно необходимо включить проблесковые маячки, установленные на крыше авто. При этом не рекомендуется включение стробоскопов и фар-вспышек, поскольку такие световые сигналы могут ослеплять водителей проезжающих транспортных средств и не обеспечивают видимость со всех сторон.

Приемлемы с точки зрения безопасности участки дорог с обочиной, ширина которой обеспечивает расстояние между траекторией движения транспорта по полосе и проекции инспектора, стоящего с левой стороны остановленного транспортного средства не менее 1-го метра, что минимизирует риск наезда и механического воздействия выступающих элементов конструкции проезжающих автомобилей.

Следовательно, ширина обочины при этом должна составлять от 3,5 до 4,0 метров. Такому условию соответствуют автомобильные дороги I – II категории, ширина обочины на которых составляет не менее 3,75 и 3,0 метров соответственно.

Наиболее оптимальным местом расположения патрульного транспортного средства на дороге федерального значения, предусматривающей плотные транспортные потоки и относительно высокий скоростной режим, по нашему мнению, являются элементы остановочных пунктов общественного транспорта, так называемые «заездные карманы».

В обоснование данной позиции приведём несколько аргументов:

Во-первых, организация дорожного движения в местах остановки пассажирских автобусов предполагает наличие пешеходных переходов, что концентрирует внимание водителей, ограничение максимально разрешённой скорости движения до значения, позволяющего в случае необходимости принять эффективные меры по торможению и объезду препятствий.

Во-вторых, обязательным элементом остановочных пунктов на автомобильных дорогах является искусственное освещение.

В-третьих, они располагаются на скоростных дорогах вне габаритов проезжей части.

В-четвёртых, они отделяются от основных полос движения боковой разделительной полосой шириной не менее 0,75 метра, а также имеют участки отгонов, торможения и разгона.

В связи с тем, что одним из направлений деятельности в рамках реализации государственной функции является выполнение неотложных действий на месте ДТП, далее

мы рассмотрим конкретные особенности правил личной безопасности сотрудников ДПС ГИБДД МВД РФ.При этом важно отметить, что складывающаяся обстановка зачастую предполагает возникновение необходимости нахождения на проезжей части для оказания помощи пострадавшим, проведения измерений и т.д. Кроме того, не всегда представляется возможность своевременно освободить дорогу от трупов, повреждённого транспорта, его частей, требуется принятие мер по сохранению обстановки на месте ДТП до прибытия следственно-оперативной группы. Это в несколько раз повышает риск вторичного ДТП, когда водители проезжающих транспортных средств, своевременно не замечают препятствие и допускают наезд, несмотря на принимаемые сотрудниками полиции меры по оцеплению участка дороги. Особую актуальность данный вопрос приобретает в связи с особенностями движения на скоростных дорогах нашей страны.

Мы полагаем, что при нахождении на проезжей части на рассматриваемых дорогах, например, для оформления ДТП, необходимо принимать повышенные меры безопасности. В первую очередь они должны быть направлены на своевременное оповещение водителей проезжающих транспортных средств о наличии препятствия на дороге в целях снижения скорости и изменения направления движения. Для этого по общему правилу выставляются знаки аварийной остановки, на патрульном транспортном средстве включаются проблесковые маячки. Однако, в ясную погоду, такие меры могут быть не замечены, чему подтверждением является приведённый ранее пример.

В связи с этим считаем наиболее эффективным снижение скорости транспорта, движущегося по полосе, на которой имеется препятствие, посредством изменения прямолинейной траектории автомобиля. Для этого на расстоянии 25-30 метров от места ДТП необходима установка сигнальных конусов способом, показанным на нашем рисунке № 1. Такое расположение будет способствовать снижению скорости и концентрации внимания за счёт необходимости маневрирования, при этом не требуется выезд за пределы занимаемой полосы движения.

Также необходимо ограждение сигнальными конусами. В тёмное время суток и в условиях недостаточной видимости целесообразна установка конусов с фонарями. Патрульный автомобиль следует располагать с края проезжей части по ходу движения транспорта перед иными объектами и предметами, имеющими отношение к происшествию. При этом обязательно включение специальных световых сигналов. Передние колёса автомобиля ДПС нужно повернуть в правую сторону, чтобы в случае наезда на него не допустить съезда на полосу движения и на находящиеся впереди предметы (автомобили участников ДТП) (см. рисунок № 1).

Рис. 1. «Организация дорожного движения на месте ДТП и на подъезде к нему».

В случае дорожно-транспортного происшествия с участием более двух автомобилей либо при нахождении на месте транспорта и техники экстренных служб, целесообразно размещение патрульного автомобиля в целях сигнализирования на полосе с расчётом траектории движения в безопасном направлении в случае механического воздействия на него. Оцепление участка дороги и организацию объезда в таком случае следует осуществлять силами нескольких экипажей ДПС на автомобилях.

Таким образом, в заключение нашей статьи мы отметим, что эффективность обеспечения безопасности дорожного движения, возможность достижения стратегических целей в данной деятельности, во многом зависит от правильно организованной работы в данном направлении субъектов системы. В рамках настоящей статьи нами были кратко рассмотрены отдельные особенности несения службы сотрудниками Госавтоинспекции МВД России в пределах скоростных автомобильных дорог и предложены авторские возможные способы по решению возникающих проблем.

Литература:

1. Указ Президента РФ от 15.06.1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (вместе с «Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации») [Электронный ресурс] // СПС КонсультантПлюс.
2. Приказ МВД России от 23.08.2017 г. № 664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения». [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.
3. Подробеее см. работы российских ученых по вышеназванной теме: Сушко Д. Автодороги «Курортно-туристического» назначения. // Межотраслевой специализированный журнал «Транспортная безопасность и технологии». № 2 (53). 2018; Дмитриев С. Н. Дорожно-патрульная служба: Пособие для сотрудников ГИБДД. - М.: Спарк, 2000; Головкин В.Д., Назаров С.В. Технические средства обеспечения безопасности дорожного движения. Фотовидеофиксация: технические требования и реализация. // Транспортное право. 2017. № 2. С. 16 – 20; Науменков Н.К. Комментарий к Федеральному закону от 29 декабря 2017 г. № 443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (постатейный). – «Деловой двор», 2018 г.;
4. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»). [Электронный ресурс] // СПС Консультант Плюс.

УДК 351

Ч.К. УТЕГЕНОВ / CH.K. UTEGENOV

Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрлігі М. Бөкенбаев атындағы Ақтөбе заң институты Көлік объектілеріндегі Қауіпсіздікті ұйымдастыру кафедрасының профессоры, PhD докторы

Профессор кафедры организации безопасности на объектах транспорта Актюбинского юридического института Министерство внутренних дел Республики Казахстан имени М.Букенбаева, доктор PhD

Professor of the Department of Security Organization at Transport Facilities of the Aktobe Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Kazakhstan named after M.Bukenbayev, PhD

Жол қозғалысы қауіпсіздігі мәселесін шешу жолдары мен жағдайы

Жол қозғалысының қауіпсіздігіне байланысты проблемаларды шешу әзірлеудің (жобалау кезінде), дайындаудың (өндіру, оқыту кезінде) және пайдаланудың (мақсаты бойынша пайдалану кезінде) барлық кезеңдерінде оның барлық элементтерінің жұмыс істеу сапасына, олардың дұрыс ұйымдастырылуына, техникалық және экономикалық талдау құралдарының болуына және осы саладағы ғылыми жетістіктердің орындалуына байланысты болады.

Түйінді сөздер: қауіпсіздік, жол қозғалысы, жол-көлік оқиғасы.

Состояние и пути решения проблемы безопасности дорожного движения

Решение проблем, связанных с безопасностью дорожного движения, зависит от качества функционирования всех ее элементов на всех этапах разработки (при проектировании), изготовлении (при производстве, обучении) и эксплуатации (при использовании по назначению), от их правильной организации, от наличия средств технического и экономического анализа и исполнения научных достижений в данной области.

Ключевые слова: безопасность, дорожное движение, дорожно-транспортное происшествие.

The state and ways of solving the problem of road safety

The solution of problems related to road safety depends on the quality of the functioning of all its elements at all stages of development (during design), manufacture (during production, training) and operation (when used for their intended purpose), on their proper organization, on the availability of technical and economic analysis tools and the execution of scientific achievements in this area.

Keywords: safety, traffic, traffic accident.

К объектам обеспечения безопасности дорожного движения относятся участники дорожного движения, транспортные средства, дороги и их инженерное обустройство и оборудование, технические средства организации дорожного движения, специалисты по организации и управлению дорожного движения и т.д.

Таким образом, сфера обеспечения безопасности дорожного движения представляет собой совокупность разнородных взаимодействующих между собой функциональных элементов, связанных общей целью функционирования – повышение безопасности дорожного движения, т.е. обладает признаками сложных систем.

К ней применимы все системные атрибуты: цель, структура, процесс (алгоритм), качество (эффективность) функционирования, а также техническая, технологическая и иная реализуемость.

Согласно общей теории систем функционирования системы является процессом достижения поставленной цели при наличии ресурсов, определенной организационной структуры, технологических процессов и условий внешней среды. В идеальных условиях при оптимальной организационной структуре, выполнении всех нормативных требований и отсутствии отрицательных внешних воздействий цель будет достигнута.

В процессе функционирования система достигает определенного результата – эффекта. Под эффективностью системы понимается степень фактического достижения результата, т.е. степень соответствия действительного результата тому, который должен иметь место при всей полноте выполнения системой своей функции. Эффективность системы зависит от того насколько эффективны ее подсистемы и наоборот.

Для исследования процессов, протекающих в дорожно-транспортной системе или ее подсистеме, используется совокупность методов и средств, обычно применяемых для анализа функциональных или управляемых систем.

Структура системы обеспечения безопасности дорожного движения строится на основе ее первичных элементов – субъектов разных видов деятельности, качество и эффективность работы которых в основном и определяет уровень безопасности дорожного движения.

Проблемы обеспечения безопасности дорожного движения в Казахстане за последние годы приобрели постоянно обостряющийся характер.

Развивающаяся экономика, с одной стороны, стимулирует развитие и расширение автомобильных перевозок, с другой – несет отрицательные последствия, приводят к росту числа дорожно-транспортных происшествий, численности погибших и раненых на дорогах, загрязнению окружающей среды, увеличению экономического ущерба.

В связи с этим перед государством стоит важнейшая задача – обеспечение эффективного транспортного процесса при гарантированном уровне дорожной безопасности, что требует разработки действенных и обоснованных мер для сдерживания уровня аварийности и начала устойчивого процесса повышения безопасности движения на Казахстанских дорогах.

Обеспечение безопасности движения на автомобильном транспорте – комплексная задача, для решения которой необходим системный подход, обусловленный созданием эффективной государственной системы управления безопасностью дорожного движения, внедрением отечественного и зарубежного опыта разработки автоматизированных и интеллектуальных систем управления дорожным движением, разработкой эффективного применения нормативных, информационных, технических, методических, экспертных, образовательных средств и технологий.

Важное значение для решения этой комплексной задачи имеет активное участие представителей различных областей знания и секторов экономики: организаций по строительству и содержанию дорожной сети, автотранспортных организаций, Министерства внутренних дел Республики Казахстан, средств массовой информации, рекламных и страховых компаний, образовательных учреждений.

Именно сотрудничество и единство цели для всех служб и организаций, имеющих отношение к проблеме обеспечения безопасности дорожного движения, должно поддерживать деятельность, направленную на подавление негативного проявления всех факторов, способствующих возникновению дорожно-транспортных происшествий, для повышения безопасности дорожного движения.

Анализ существующих в Казахстане проблем в сфере безопасности дорожного движения показал, что не решены принципиальные вопросы обеспечения безопасности дорожного движения и, как следствие, создавшаяся ситуация в условиях бурного роста автомобилизации страны постоянно ухудшается.

Ежегодно на автомобильных дорогах Казахстана согласно данным озвученным в интервью «Казахстанской правды» председателем Комитета дорожной полиции МВД Республики Казахстан Берик Бисенкуловым погибают более 2700 человек и получают травмы различной степени тяжести еще 14 тысяч человек[1].

Ситуация с аварийностью усугубляется такими тенденциями, как постоянно возрастающая мобильность населения, снижение объемов перевозок общественным

транспортом и рост числа личных транспортных средств, нарастающая диспропорция между увеличением числа транспортных средств и протяженностью дорожной сети, не рассчитанной на современные транспортные потоки, а самое главное качество дорожного полотна часто не соответствует стандартам качества.

Следствием этого явления постоянное увеличение стесненности дорожного движения, рост количества непосредственных контактов, взаимодействий участников дорожного движения, которые во многих случаях носят конфликтный характер и часто перерастают в ДТП.

Такая ситуация характерна для многих стран с рыночной экономикой на этапе роста автомобилизации, что не означает отсутствие возможности стабилизировать и последовательно снижать рост ДТП.

Зарубежный опыт работы по повышению безопасности дорожного движения показывает, что даже при уровне автомобилизации, 2-4 раза превышающем существующий уровень в Казахстане, с помощью программно-целевого подхода можно снижать уровень аварийности.

В течении последних десятилетий страны – лидеры в области безопасности дорожного движения (например, Скандинавские страны, Германия) успешно реализовали потенциал простых и недорогостоящих решений.

Прежде всего, речь идет о совершенствовании системы управления безопасностью дорожного движения, информационно-пропагандистской работе с разными группами населения, работе с детьми по профилактике ДТП, решениях по сдерживанию скоростей движения транспортных средств, совершенствовании системы подготовки водителей и их допуску к управлению транспортными средствами, формировании общественного мнения и пропаганды в области безопасности дорожного движения (в частности, использование ремней безопасности, шлемов, светоотражателей).

В результате в этих странах – самые безопасные дорожные сети в мире. Несмотря на высокий уровень автомобилизации, эти страны и в настоящее время продолжают добиваться значительных результатов по снижению аварийности.

Таким образом, с помощью изучения и адаптации зарубежного опыта для Казахстана открывается существенный нереализованный потенциал снижения аварийности, однако эффект возможен лишь в том случае, когда соответствующие решения будут выполнятся на основе программно-целевого подхода, который требует координации усилий всех структур, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения, концентрации республиканских и местных ресурсов на основе научного обоснования приоритетности мероприятий, выработки и реализации долгосрочной стратегии по повышению безопасности дорожного движения.

УДК 351.81

А.В. ФАСХУТДИНОВА / A.V. FASKHUTDINOVA

Ресей Ішкі істер министрлігі Уфа заң институтының әкімшілік-құқықтық пәндер кафедрасының оқытушысы, полиция майоры

Преподаватель кафедры административно-правовых дисциплин Уфимского юридического института Министерство внутренних дел России, майор полиции

Lecturer of the department of administrative and legal disciplines of the ufa law institute of the ministry of internal affairs of Russia, police maior

Жол-патрульдік қызметтің негізгі бағыттары және жол-көлік оқиғаларының алдын алуды жақсарту жолдары

Важной проблемой современности представляется проблема обеспечения безопасности дорожного движения. Аварийность на дорогах не только негативно сказывается на экономическом состоянии государства, но и на отдельных гражданах, исключая людей из производственной сферы по причине травм различной степени тяжести, приводя их к инвалидности, смерти.

Түйінді сөздер: жол қозғалысы, қауіпсіздікті қамтамасыз ету, патрульдік қызмет, көлік оқиғаларының алдын алу, жол қауіпсіздігі жүйесін жетілдіру.

Основные направления деятельности дорожно-патрульной службы и пути совершенствования профилактики дорожно-транспортных происшествий

Важной проблемой современности представляется проблема обеспечения безопасности дорожного движения. Аварийность на дорогах не только негативно сказывается на экономическом состоянии государства, но и на отдельных гражданах, исключая людей из производственной сферы по причине травм различной степени тяжести, приводя их к инвалидности, смерти.

Ключевые слова: совершенствование системы дорожного движения, обеспечения безопасности, патрульной службы, предупреждения транспортных происшествий, безопасности дорожного движения.

The main activities of the road patrol service and ways to improve the prevention of road accidents

An important problem of our time is the problem of ensuring road safety. Accidents on the roads not only negatively affect the economic condition of the state, but also on individual citizens, excluding people from the production sector due to injuries of varying severity, leading them to disability, death.

Keywords: improvement of the traffic system, security, patrol service, prevention of traffic accidents, road safety.

Существующий уровень безопасности дорожного движения, в настоящее время является достаточно низким, лишь частично затрагивает национальную безопасность страны, ее внутреннюю составляющую и, является фактором, негативно влияющим на обеспечение общественной безопасности, касаясь важных конституционных прав и свобод граждан России.

В 2020 году произошло снижение трех основных показателей аварийности относительно прошлого года зафиксировано более чем в половине (48) субъектов Российской Федерации.

Число погибших в ДТП снизилось в 51 субъекте страны. Максимальное снижение отмечено в Магаданской (-37,9%), Костромской (-36,2%), Ульяновской областях (-28%), Еврейской автономной области(-25%) и Рязанской области (-22,6%).

Несмотря на определенные позитивные изменения, уровень дорожно-транспортной аварийности в стране остается достаточно высоким – каждое одиннадцатое (9,6%) ДТП приводит к смертельному исходу (13903, -3,8%).

В пяти регионах одновременно увеличилось количество ДТП, число погибших и

раненых: в республиках Коми, Ингушетия, Хакасия, Новосибирской области и Чукотском автономном округе.

Наибольший рост числа погибших зафиксирован в Республике Коми (+50%), Кабардино–Балкарской,Республике (+20,3%), г. Севастополе (+33,3%), Псковской (+34,4%), Мурманской (+24,1%), Орловской(+20,2%) областях, Ямало-Ненецком (+42,9%), Ненецком (+100%) и Чукотском (+500%) автономных округах.

Наибольшей тяжестью последствий характеризовались ДТП в Чеченской (25,2), Кабардино-Балкарской (15,4) республиках, Республике Ингушетия (15,7) и Чукотском автономном округе (23,1).

Основными направлениями ГИБДД МВД России, являются два взаимосвязанных направления: контрольно-надзорная и административно-юрисдикционная деятельность. Вместе тем, существуют и иные направления деятельности, которые осуществляют рассматриваемые подразделения, к примеру, пропаганда безопасности дорожного движения, охрана общественного порядка и т.д.

В ходе осуществления контрольно-надзорной деятельности должностные лица рассматриваемых подразделений обладают широкими полномочиями.

Основной задачей подразделений является обеспечение безопасности дорожного движения, в связи с чем, осуществляется предупреждение правонарушений [1]**.** Данная деятельность требует организации таких мероприятий, как остановка транспортных средств для проверки документов и проверки идентификационных номеров, номеров кузова, шасси, двигателя, документов, государственных регистрационных знаков, а также технического состояния транспортного средства. Без сомнения, указанные мероприятия направлены на достижение безопасности дорожного движения.

Государство должно обеспечивать безопасность всех участников дорожного движения и обеспечение правопорядка в целом.

Обеспечение безопасности дорожного движения непосредственно связано с государственно-управленческой деятельностью, что определяет необходимость использования всего аппарата общей теории управления, являющегося фундаментальной основой научного знания административного права, позволяющего выявлять специфику управления применительно к конкретным сферам жизнедеятельности общества.

Основные задачи службы ГИБДД МВД России сводятся к обеспечению бесперебойного и безопасного дорожного движения, охране общественного порядка, борьбе с преступным использованием транспортных средств, что осуществляется путем распорядительно-регулировочных и контрольно-надзорных действий при несении патрульно-постовой службы на улицах и дорогах.

Исходя из анализа нормативных правовых актов, которые регламентируют деятельность дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России, следует выделить обязанности должностных лиц указанных подразделений в процессе осуществления контрольно-надзорной деятельности:

- реализация мероприятий, связанных с осуществлением надзора за дорожным движением, в том числе, с помощью современных технических средств;
- реализация мероприятий, связанных с остановкой транспортных средств;
- реализация мероприятий, связанных с остановкой пешеходов;
- реализация мероприятий, связанных с проверкой документов, и иных необходимых категорий;
- реализация мероприятий, связанная с применением мер административного принуждения на основании положений законодательства Российской Федерации об административных правонарушениях;
- реализация полномочий, связанных с разбором дорожно-транспортных происшествий[2]**.**

Вместе с тем, считаем, что наравне с деятельностью дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России по пресечению административных правонарушений, необходимо усиливать эффективность и пропагандистской работы по безопасности дорожного движения, а также правового воспитания. Предварительное изучение особенностей различных категорий участников дорожного движения и их учет оказывает влияние на эффективность психологического воздействия.

Систему законодательного закрепления основ пропаганды безопасности дорожного движения в Российской Федерации составляют различные нормативные правовые акты среди которых Конституция Российской Федерации, федеральные законы, подзаконные акты.

Вместе с тем, законодатель не обращает внимание и не конкретизирует обязанности государственных органов, общественных и иных организаций по пропаганде безопасности дорожного движения, включая их в общее понятие «безопасность дорожного движения».

Вопросам пропаганды уделяется внимание в ведомственных нормативных правовых актах МВД России, а также целевой программе по безопасности дорожного движения. Необходимо отметить, что в условиях меняющихся общественных отношений, в том числе, в области дорожного движения существует острая необходимость коренным образом пересмотреть положения Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения [3].

В рамках указанного направления деятельности, работу осуществляют различные подразделения ГИБДД, в том числе, и дорожно-патрульная служба ГИБДД МВД России.

В деятельности органов внутренних дел наметился тренд, который связан с активизацией предупредительной работы по всем направлениям деятельности. Сотрудники дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России должны постоянно использовать в своей деятельности приемы пропаганды безопасности дорожного движения. Среди них, разъяснительная работа, работа, связанная с информированием участников дорожного движения в области безопасности дорожного движения, проведение различных специальных мероприятий, которые направлены на профилактику дорожно-транспортных происшествий и травматизма среди всех граждан и населения страны, а также доверия населения к деятельности ГИБДД.

В рамках указанных направлений, деятельности дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России проводится достаточное количество различных мероприятий, которые направлены на снижение уровня смертности и травматизма, а также снижение количества административных правонарушений в области дорожного движения. Предлагаем рассмотреть некоторые предложения по совершенствованию мер в деятельности ГИБДД МВД России.

По нашему мнению в период летних каникул во дворах многоквартирных жилых домов города, следует:

1) активизировать работу по проведению игровых детских мероприятий «Детских дворовых праздников», с максимальным охватом детей, подростков, а также и их родителей в целях пропаганды и изучения правил дорожного движения.

2) систематически на плановой основе проводить молодежные встречи, фестивали в том числе на площадях, в парках, скверах с привлечением органов местного самоуправления, отделов молодежной политики и спорта при администрациях районов, городов субъектов Российской Федерации.

3) организовывать, конкурсные мероприятия в современном направлении, такие

как «Батлы», «Творческие ринги» на темы ПДД, с привлечением Волонтерских организаций и организации «Юноармии».4) при осуществлении профилактической работы использовать звуковые записи на вокзалах, портах, остановках общественного транспорта, непосредственной в транспорте, во время перевозки пассажиров, с предупреждениями и предостережениями граждан о безопасностиразличных сфер преступлений и законодательства, а также и применение интерактивных и информационных технологий в деятельности дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД России, детские игровые комплексы, телевизоры, планшеты, остановочные павильоны с широкоформатным 3Dприсутствием и другие виды техники.

Учитывая вышеизложенное, предлагаем подразделениям и службам ГИБДД МВД России, государственным и общественным организациям уделить внимание профилактической деятельности по профилактике и пропаганде безопасности дорожного движения.

Литература

1. Высоцкий С.А. Актуальные проблемы законодательства РФ при осуществлении сотрудниками ГИБДД контрольно-надзорной деятельности // Актуальные проблемы юридической науки и практики. VII Ежегодные научные чтения, посвящённые памяти Почетного президента Санкт-Петербургской юридической академии профессора Зыбина Станислава Фёдоровича. В 2-х томах. Сборник научных статей по материалам международной научно-практической конференции. 2020. С. 40-47.
2. Афонин В.В. Некоторые проблемы организации контрольно-надзорной деятельности дорожно-патрульной службы ГИБДД МВД РФ // Актуальные проблемы административного и административно-процессуального права. Сборник статей по материалам ежегодной всероссийской научно-практической конференции. Под общей редакцией Ю.Е. Аврутина, А.И. Каплунова. 2018. С. 578-582.
3. Жуков В.И. Осуществление органами внутренних дел пропаганды безопасности дорожного движения // Современные проблемы юридической науки. Материалы XV Международной научно-практической конференции молодых исследователей. Часть 2. Министерство науки и высшего образования Российской Федерации, Южно-Уральский государственный университет, Юридический институт. 2019. С. 303-304.

АВТОРЛАР ҮШІН АҚПАРАТ

Мақала бұрын жарияланбаған және басқа басылымдарға жариялауға жіберілмеген «Құқық» мамандықтарының тиісті тобы саласындағы бірегей ғылыми зерттеулердің нәтижелерін қамтуы тиіс. Автор мақаланы және өзге материалдарды ұсынған кезде редакциялық алқаға олардың жарияланғанын немесе басқа басылымдарға ұсынылғанын хабарлауға міндетті. Мақала мазмұнында шетелдік зерттеушілердің осыған ұқсас мәселелер бойынша ғылыми еңбектерінің шолулары, сондай-ақ «Қазақстан Республикасы ІІМ М.Бөкенбаев атындағы Ақтөбе заң институтының хабаршысы» журналының алдыңғы басылымдарындағы кем дегенде бір мақалаға сілтемелер болуы тиіс.

Мақаланы журналға орналастыру шарттары:

- мекеменің мөрімен расталған, ғылымның осы саласы бойынша жтекші маманның бір оң пікірі (жеке немесе бірінші авторы ғылым кандидаты немесе докторы болып табылатын мақалаларды қоспағанда);
- мекеме кафедрасының (бөлімшесі отырысында талқыланған және жариялауға ұсынылған хаттамадан үзінді;
- автор(лар) туралы мәліметтер, мақала атауы, аннотация және түйінді сөздер үш тілде (қазақ, орыс және ағылшын);
- серіктес авторлық 3 автордан аспайды;
- мақаланың қолжазбасы – автордың (авторлар) қолы қойылған 6-7 бет көлемінде болуы тиіс;
- көлемі 10 беттен асатын мақалалар журналдың бас редакторымен келісіледі;
- мақалада мемлекеттік құпияларды қамтитын мәліметтер, сондай-ақ «Қызмет бабында пайдалану үшін» деген белгісі бар мәліметтер жоқ екендігі туралы анықтама;
- журналға жазылу туралы түбіртектің көшірмесі;
- автор(лар)дың суреті (деректі портрет).

Мақаланың құрылымдық элементтерін орналастыру тәртібі:

- жоғарғы сол жақ бұрышта қойылған әмбебап ондық жіктеу индексі (ӘОЖ);
- мақала тақырыбы (бас әріптермен, жартылай қалың қаріппен), автордың (авторлардың) **Т.А.Ә.** (3 автордан артық емес), **оның ғылыми дәрежесі, ғылыми атағы, автордың жұмыс орны, қаласы, елі туралы ақпарат**. Егер ұйымның атауында қала анық көрсетілмесе, онда үтір арқылы ұйымның атауынан кейін қала, шетелдік ұйымдар үшін – қала мен ел көрсетіледі;
- **аннотация** (5-8 сөйлем) және мақала тіліндегі түйінді сөздер (5-7 сөз) мақала мәтінінің алдында орналасады;
- **мақала мәтіні doc (Microsoft Word) пішімде. Парақ пішімі Ф4 (297х210 ММ.). барлық жиек сызықтары – 2 см.** Қаріп: Times New Roman. Таңба өлшемі – 14 pt. Мәтін ені бойынша тасымалданбай пішімделуі тиіс, азат жолдың басындағы шегініс – 1 см. Жоларалық интервал – бір. Мақаланың тақырыбы жолдың орта тұсына орналастырылады. Мақала мәтінінде автоматты нөмірлеу қолданылмауы тиіс. Мәтінді автор өңдеп, оқып, соңғы бетіне қол қоюы керек;

мақаланы дайындауда пайдаланылған ақпарат көздерінің тізімі (**пайдаланылған әдебиеттердің тізімі**) мақаланың соңына орналастырылады. Дереккөздердің тізімі мақалада оларға сілтеме жасау арқылы беріледі. Мақала мәтініндегі сілтеме нөмірі төртбұрышты жақшада беріледі, мысалы: [1, с.15]. Әдебиеттер тізімі ГОСТ 7.1-2003 «Библиографиялық жазба. Библиографиялық сипаттама. Жалпы талаптар және құрастыру ережелері» бойынша сәйкесінше рәсімделеді. Интернет-ресурстарға сілтеме

- жасаған кезде авторы, мәтіннің атауы, көзі, материалдың толық электрондық мекенжайы, оның ашылған күні көрсетіледі. Жеке хабарламаларға, есептерге, қорғалмаған диссертацияларға және басқа жарияланбаған материалдарға сілтеме жасауға рұқсат етілмейді;

- басқа 2 тілде берілген түйіндеме ((автор(лар) туралы мәліметтердің, мақала атауының, аннотация мәтінінің және түйінді сөздердің аудармасы). Егер мақала қазақ тілінде болса, онда түйіндеме орыс және ағылшын тілдерінде; егер мақала орыс тілінде болса, онда түйіндеме қазақ және ағылшын тілдерінде; егер мақала ағылшын тілінде болса, онда түйіндеме қазақ және орыс тілдерінде беріледі).

Мақаланың соңында «мақала алғаш рет жарияланады» деген жазба болуы тиіс және күні мен автордың (авторлардың) қолы қойылады. Осы жерге автор (авторлар) туралы мәліметтер – толық түрде тегі, аты, әкесінің аты, электрондық мекенжайы, байланыс телефондары орналастырылады.

Суреттер (графикалық материал) нақты, барлық өлшемдердің анық берілуін қамтамасыз ететін форматта орындалуы, нөмірленуі, қол қойылуы және электрондық тасымалдағышта ұсынылуы тиіс.

Мақалалар редакциялық алқада ішкі шолудан өтеді, мақала авторына рецензия жіберілмейді. Редакциялық алқа өз пікірі бойынша журналдың талаптарына сәйкес келмейтін мақалаларды қабылдамауға құқылы. Ғылыми және нақты сипаттағы қателіктер, дәлсіздіктер үшін автор (авторлар) жауап береді. Журналдың редакциялық алқасының өтініші бойынша мақала қайта өңделген жағдайда, редакция соңғы нұсқаны алған күн келіп түскен болып есептеледі.

Егер мақала қабылданбаса, редакция алқасы бас тарту себептері бойынша пікірталас жүргізбеу құқығын сақтайды. Редакцияға келіп түскен материалдар қайтарылмайды.

Қолжазбалар редакцияға mail@ aui-aktobe.kz электронды поштасына немесе келесі пошта мекенжайы бойынша жолданады:

030011, Қазақстан Республикасы, Ақтөбе қ., Курсанттар тас жолы, 1,

Қазақстан Республикасы ІІМ М.Бөкенбаев атындағы Ақтөбе заң институты, ҒЗжРБЖҰБ. («ҚР ІІМ М.Бөкенбаев атындағы Ақтөбе заң институтының хабаршысына мақала» белгісімен). Анықтама үшін: +77132988037,+77086285166

ИНФОРМАЦИИ ДЛЯ АВТОРОВ

Статья должна содержать результаты оригинальных научных исследований в области соответсвующей группы специальностей «Право», ранее не опубликованных и не предназначенных к публикации в других изданиях. Автор обзан сообщить редколлегии при представлении статьи и других материалов, были ли они опубликованы или представлены в иные издания. В содержании статьи должны быть обзоры научных трудов зарубежных исследователей по аналогичной проблеме, также ссылки не менее чем на одну статью в предыдущих выпусках журнала **«Вестник Актюбинского юридического института МВД Республики Казахстан имени М.Букенбаева».**

Условия для размещения статьи в журнале:

- одна положительная рецензия, заверенная печатью учреждения, ведущего специалиста по данной отрасли науки (за исключением статей, единоличным или первым автором которых является кандидат или доктор наук);
- выписка из протокола заседания кафедры (подразделения) учреждения с обсуждением и рекомендацией к публикации;
- данные об авторе (ах), название статьи, аннотация и ключевые слова на **трех языках** (казахский, русский и английский);
- соавторство предполагает не более 3 авторов;
- рукопись статьи объемом от 6-7 стр., подписанная автором (авторами). Статьи объемом больше 10 страниц согласовываются с главным редактором;
- справка о том, что в статье отсутствуют сведения, содержащие государственные секреты, а также сведения с грифом «Для служебного пользования»;
- копия квитанции о подписке на журнал;
- фото автора (ов) (документальный портрет).

Порядок расположения структурных элементов статьи:

- индекс универсальной десятичной классификации (**УДК**) проставленный в левом верхнем углу;
- заголовок статьи (прописными буквами, полужирным шрифтом), **Ф.И.О. автора (ов)** (не более 3-х авторов), **его ученая степень, ученое звание, информация о месте работы автора, город, страна**. Если в названии организации явно не указан город, то через запятую после названия организации указывается город, для зарубежных организаций - город и страна. Если статья подготовлена несколькими авторами, их данные указываются в порядке значимости вклада каждого автора в статью;
- **аннотация** (5-8 предложений) и ключевые слова (5-7 слов) на языке статьи располагаются перед текстом статьи;
- **текст статьи** в формате doc (Microsoft Word). Формат листа А4 (297х210 мм.). Все поля – 2 см. Шрифт: TimesNewRoman. Размер символа 14 pt. Текст должен быть отформатирован по ширине без переносов, отступ в начале абзаца – 1 см. Межстрочный интервал – одинарный. Заголовок статьи форматируется по центру. В тексте статьи не должна использоваться автоматическая нумерация. Текст должен быть отредактирован, вычитан автором и подписан на последней странице;
- список использованных при подготовке статьи информационных источников располагается в конце статьи, (**список литературы**). Перечисление источников дается в порядке ссылок на них в статье. Номер ссылки в тексте статьи оформляется в квадратных скобках, например: [1, с.15]. Список литературы оформляется в соответствии с ГОСТ 7.1-2003 «Библиографическая запись. Библиографическое описание. Общие требования и

правила составления». При ссылках на Интернет-ресурсы указывается автор, название текста, источник, полный электронный адрес материала, дата его открытия. Не разрешаются ссылки на частные сообщения, отчеты, незащищенные диссертации и другие неопубликованные материалы;

- **резюме** на 2 других языках (**с переводом сведений об авторе (ах), названия статьи, текста аннотации и ключевых слов**). Если статья на казахском языке, то резюме на русском и английском языках; если статья на русском языке, то резюме на казахском и английском языках; если статья на английском языке, то резюме на казахском и русском языках).

В конце статьи должна быть запись: **«статья публикуется впервые», ставится дата и подпись автора (авторов)**. Здесь же помещаются сведения об авторе (авторах): фамилия, имя, отчество полностью, электронный адрес, контактные телефоны.

Рисунки (графический материал) должны быть выполнены четко, в формате, обеспечивающем ясность передачи всех деталей, пронумерованы, подписаны и представлены на электронном носителе.

Статьи проходят внутреннее рецензирование в редколлегии без направления рецензии автором статей. Редколлегия в праве отклонять статьи, которые, по ее мнению, не соответствуют требованиям журнала. За ошибки, неточности научного и фактического характера ответственность несет автор (авторы). В случае переработки статьи по просьбе редакционной коллегии журнала датой поступления считается дата получения редакцией окончательного варианта. Если статья отклонена, редколлегия сохраняет за собой право не вести дискуссию по мотивам отклонения. Поступившие в редакцию материалы возврату не подлежат.

Рукописи направляются в редакцию на e- mail: mail @ aui-aktobe.kz или почтовой связью по адресу:

030011, Республика Казахстан, г. Актобе, Кадетское шоссе, 1, Актюбинский юридический институт МВД Республики Казахстан имени М. Букенбаева, ООНИиРИР (с пометкой «статья в Вестник Актюбинского юридического института МВД Республики Казахстан им. М. Букенбаева»). Контактные телефоны: + 77132988037, + 77086285166.

The article should contain the results of original research in the field of the corresponding group of specialties "Law", not previously published and not intended for publication in other publications. The author is obliged to inform the editorial Board when submitting an articles and other materials, whether they were published or submitted to other publications. The content of the article should include reviews of scientific works of foreign researchers on a similar problem, as well as links to at least one article in previous issues of the journal "Bulletin of the Aktobe Law Institute of the Ministry of internal affairs of the Republic of Kazakhstan named after M. Bukenbaev".

Conditions for publishing an article in the journal:

- one positive review, certified by the seal of the institution, a leading specialist in this field of science (except for articles, the sole or first author of which is a candidate or doctor of science);
- extract from the minutes of the meeting of the department (division) of the institution with discussion and recommendation for publication;
- information about the author (s), article title, abstract, and keywords **in three languages (Kazakh, Russian and English);**
- co-authorship involves no more than 3 authors;
- manuscript of the article from 6-7 pages, in signed by the author (s). Articles of more than 10 pages are approved by the editor-in-chief;
- a certificate stating that the article does not contain information containing state secrets, as well as information marked "For official use";
- copy of the subscription receipt for the magazine;
- photo of the author (s) (documentary portrait).

Order of arrangement of structural elements of the article:

- universal decimal classification index (**UDC**) in the upper-left corner;
- title of the article (in capital letters, bold),
- **Full name of the author (s)** (no more than 3 authors), **his academic degree, academic title, information about the author's place of work, city, country.** If the name of the organization does not explicitly indicate the city, then enter the city after the name of the organization, and for foreign organizations - the city and country (Academy of law enforcement agencies under the Prosecutor General's office of the Republic of Kazakhstan, Nur-Sultan). If the article was prepared by several authors, their data is indicated in order of significance of each autor's contribution to the article;
- **the abstract (5-8 sentences) and keywords (5-7 words)** in the language of the article are placed before the text of the article;
- **text of the article in doc format (Microsoft Word). A4 sheet format (297x210 mm.)**. All fields are - 2 cm. Font: TimesNewRoman. The symbol size is 14 pt. The text should be formatted in width without hyphenation, and the indent at thebeginning of the paragraph should be 1 cm. Line spacing – single. The article title is formatted in the center. Automatic numbering should not be used in the text of the article. The text must be edited, proofread by the author, and signed on the last page;

the list of information sources used in the preparation of the article is located at the end of the article, **(list of references).** The list of sources is given in the order of references to them in the article (**list of references**) The list of sources is given in the order of references to them in the article. The reference number in the article text should be placed in square brackets, for example: [1, p.15]. The list of references is drawn up in accordance with GOST 7.1-2003 "Bibliographic record. Bibliographic description. General requirements and rules of compilation. When linking to Internet resources, the author, title of the text, source, full e-mail address of the material, and

- the date of its opening are indicated. Links to private messages, reports, unsecured dissertations, and other unpublished materials are not allowed;

- **summary** in 2 other languages (**with translation of information about the author (s)**, **article title, abstract text and keywords)**. If the article is in Kazakh language, summary in Russian and

English languages; if the article is in Russian language, summary is in Kazakh and English; if the article is in English, then the summary is in Kazakh and Russian languages).

At the end of the article should be written: **"the article is published for the first time", put the date and signature of the author (s).** Here you can also find information about the author (s):

full name, email address, and contact phone numbers.

Drawings (graphic material) be made clearly, in a format that ensures clarity of transmission of all details, numbered, signed and presented on electronic media.

Articles are reviewed internally by the editorial Board without sending a review to the authors. The editorial Board has the right to reject articles that, in its opinion, do not meet the requirements of the journal. The author (s) is responsible for errors and inaccuracies of scientific and factual nature. If the article is revised at the request of the editorial Board of the journal, the date of receipt is considered to be the date when the final version was received by the editorial board. If the article is rejected, the editorial board reserves the right not to discuss the reasons for rejection. Materials received by the editorial office are not subject to return.

Articles are sent to the editorial office by e-mail: mail @ aui-aktobe.kz or by post to:

1, Kursantskoeshosse, Aktobe city, Republic of Kazakhstan, 030011, Aktobe Law Institute of MIA of RK M. Bukenbayev, OSRaEPWD (marked "an article in the Bulletin of Aktobe Law Institute of Ministry of internal affairs the of Republic Kazakhstan named after M.Bukenbayev"). Contact: + 77132988037, + 77086285166.