

**ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ ІШКІ ІСТЕР МИНИСТРЛІГІ  
М. БӨКЕНБАЕВ атындағы АҚТӨБЕ ЗАҢ ИНСТИТУТЫ**

**«ЖОЛ ҚАУІПСІЗДІГІН ҚАМТАМАСЫЗ ЕТУ ЖӨНІНДЕГІ  
МЕМЛЕКЕТТІК ОРГАНДАРДЫҢ ҚЫЗМЕТІ:  
ӨЗЕКТІ ПРОБЛЕМАЛАР ЖӘНЕ ОЛАРДЫ ШЕШУ ЖОЛДАРЫ»  
халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференцияның  
материалдары бойынша  
ҰСЫНЫМДАР  
2021 жылғы 30 маусым**

**РЕКОМЕНДАЦИИ**

по материалам международной научно-практической конференции  
**«ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ОРГАНОВ  
ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ:  
АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ»  
30 июня 2021 г.**

**RECOMMENDATIONS**

according to the materials of the international scientific-practical conference  
**«ACTIVITIES OF STATE BODIES TO ENSURE ROAD SAFETY: ACTUAL  
PROBLEMS AND WAYS OF THEIR SOLUTION»  
30 June 2021**

Ақтөбе, 2021

*Абрамова Л.С. – профессор кафедры организации и безопасности дорожного движения Харьковского национального автомобильно-дорожного университета, д.т.н.;*

*Ширин В.В. – доцент кафедры организации и безопасности дорожного движения Харьковского национального автомобильно-дорожного университета, к.т.н.,*

*Капинус С.В. – доцент кафедры организации и безопасности дорожного движения Харьковского национального автомобильно-дорожного университета, к.т.н.*

## **МЕТОДОЛОГИЯ УПРАВЛЕНИЯ МЕСТАМИ КОНЦЕНТРАЦИИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ**

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 К ним относятся пешеходные переходы, регулируемые и нерегулируемые перекрестки, места примыкания второстепенных дорог к автомобильным дорогам общего назначения.

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):

$$FCR = \frac{\text{кол – во ДТП со смерт. исходом в год} \cdot 290652}{\text{стоимость мероприятия}}$$

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.

*Андреев П.Г. – старший преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова.*

## **ОТДЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ПРОПАГАНДЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

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.

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.

*Алдияров Е.Т. – Қазақстан Республикасы ІІМ М. Бөкенбаев атындағы Ақтөбе заң институты КОҚҰ кафедрасының аға оқытушысы, з.ғ.м., полиция майоры*

## **ҰШҚЫШСЫЗ ҰШУ АППАРАТТАРЫ: ОЛАРДЫҢ ӘКІМШІЛІК ҚҰҚЫҚ БҰЗУШЫЛЫҚ ПЕН ҚЫЛМЫСТАҒЫ РӨЛІ**

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.

*Афонин В.В. – старший преподаватель кафедры ОД ГИБДД Орловского юридического института МВД России имени В. В. Лукьянова, кандидат юридических наук, подполковник полиции*

### **НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ПРИМЕНЕНИЯ ПОЛОЖИТЕЛЬНОГО ОПЫТА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

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.

*Аюпов Ж.А. – начальник кафедры организация безопасности на объектах транспорта Актюбинского юридического института МВД Республики Казахстан им. М. Букенбаева, полковник полиции*

## **ОСОБЕННОСТИ ИЗУЧЕНИЯ ПДД В ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ УЧРЕЖДЕНИЯХ И ИХ ЗНАЧИМОСТЬ**

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 продолжительностью 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 знания 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 участниками дорожного движения.

Кроме того, в случаях отсутствия автогородков считаем целесообразным органам образования совместно с ОВД рассмотреть 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 имевшем место дорожно-транспортном происшествии.

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

***Байгазин А.С. – старший преподаватель кафедры организация безопасности на объектах транспорта Актюбинского юридического института МВД РК имени М.Букенбаева, м.ю.н., майор полиции***

## **ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА ПЕРЕДВИЖЕНИЯ ПЕШЕХОДА – ПРОБЛЕМА СЕГОДНЯШНЕГО ДНЯ**

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. 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 развивающаяся электроиндустрия заставляет подстраиваться законодательству под ее реалии.

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

В свою очередь мы предлагаем принятие следующих мер:

- во первых, представителям органов внутренних дел на постоянной основе проводить разъяснительно-воспитательную беседу с учениками средних образовательных учебных заведениях 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.

*Былинин И.А. – старший преподаватель кафедры ОД ГИБДД Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, подполковник полиции.*

## **НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ**

Таким образом, следует отметить, что пропаганда культуры и безопасности дорожного движения должна быть одним из важнейших направлений 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.

*Воронов А.М. – 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.*

*Татарян В.Г. – 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.*

## **ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СОВРЕМЕННЫХ ИТ-ТЕХНОЛОГИЙ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.**

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 различных пешеходов, использующих 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 непрерывно, 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.

*Длимов А.А. – старший научный сотрудник научно-исследовательского центра Актюбинского юридического института МВД Республики Казахстан им. М. Букенбаева, м.ю.н. майор полиции*

Основными причинами ДТП являются: неправильное покрытие дорог; не соблюдение водителями основных правил, которые создают аварийную ситуацию; необходимо изменить систему приемов экзаменов по правилам дорожного движения; улучшить качество проведения занятий в автошколах (учитывая не посещаемость большинства обучающихся, применить в отношении них строгие меры, вплоть до исключения таких лиц).

*Ерланулы К. – преподаватель кафедры организация безопасности на объектах транспорта Актюбинского юридического института МВД Республики Казахстан им. М. Букенбаева, м.ю.н. майор полиции*

*Төлепберген О.С. – старший преподаватель-методист ОМиККО Актюбинского юридического института МВД Республики Казахстан им. М.Букенбаева, м.ю.н. майор полиции*

## **ЭЛЕКТРОМОБИЛИ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН: ПРОБЕЛЫ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ**

Во избежание коллизии и правовых столкновении водителей транспортных средств, с представителями правоохранительных органов в данной области, считаем целесообразным внесение изменений и дополнения 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.

*Жбанова С.А. – старший преподаватель кафедры организации деятельности ГИБДД Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, кандидат экономических наук, б/з.*

## **ОСОБЕННОСТИ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ УЧАСТКОВОГО УПОЛНОМОЧЕННОГО ПОЛИЦИИ С СОТРУДНИКАМИ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ: ПРОБЛЕМЫ ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКИ**

Из практического примера, можно сделать вывод, что незнание участковым уполномоченным полиции порядка производства по делам об административных правонарушениях, в случае управления лицом транспортного средства в состоянии опьянения, привело к отмене решения о привлечении к административной ответственности.

Разрешение данных проблем способствовало бы укреплению службы участковых уполномоченных полиции и ликвидации пробелов в действующем законодательстве, касающемся обеспечения безопасности дорожного движения. Однако решить их в полном объеме в настоящее время не представляется возможным, потому что для этого необходимо осуществить мероприятия по изменению большого количества нормативно-правовых актов, реформированию сознания населения, а также по дополнительной подготовке кадров службы участковых уполномоченных полиции.

*Калауов С.А. – начальник кафедры «Обеспечение безопасности дорожного движения» Академии МВД Республики Узбекистан, майор милиции, кандидат технических наук, доцент*

## **СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН**

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 «Административная 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.

*Калауов С.А. – начальник кафедры «Обеспечение безопасности дорожного движения» Академии МВД Республики Узбекистан, майор милиции, кандидат технических наук, доцент*

*Усманов И.И. – ассистент кафедры Транспортные энергетические установки Ташкентского государственного транспортного университета*

## **ВЛИЯНИЕ ДОРОЖНЫХ УСЛОВИЙ НА БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ**

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.

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.

*Капустина Е.Г. – доцент кафедры административного права и административной деятельности ОВД Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, к.п.н., доцент, полковник полиции*

## **ПРОПАГАНДА БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ, КАК ЭФФЕКТИВНОЕ СРЕДСТВО ГОСУДАРСТВЕННОЙ СИСТЕМЫ ПРОФИЛАКТИКИ**

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.

*Кобдикова Ш.М. – профессор Казахского автомобильно-дорожного института имени Л.Б. Гончарова, д.т.н.*

## **ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ВИЖЕНИЯ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН**

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!

*Рахмет Е.Д – доцент кафедры профессионально-психологической подготовки и управления ОВД Алматинской академии МВД Республики Казахстан имени М. Есбулатова, доктор PhD*

## **ОТДЕЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Штраф в соответствии с ч. 4 ст. 597 КРКоАП будет оформляться в виде предписания о необходимости уплаты штрафа, о чем владелец автотранспортного средства будет надлежащим образом уведомлен (путем автоматической конвертации и рассылки информации).

Все это позволило повысить пропускную способность на дорогах города, с возможностью обеспечения безопасности движения транспортных средств и пешеходов, т.к. все устанавливаемые парковочные места анализируются и изучаются управлением административной полиции ДП г. Алматы и акиматом.

## **ОСОБЕННОСТИ ПРИМЕНЕНИЯ БЕСПИЛОТНЫХ ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ ГОСУДАРСТВЕННОГО НАДЗОРА В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

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 вертолѐта, 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 городских 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.

*Сауханов Н.С. – Қ.Жұбанов атындағы Ақтөбе өңірлік университеті, техника ғылымдарының кандидаты, доцент*

## **КӨШЕ-ЖОЛ ТОРАБЫНДАҒЫ ҚИЫЛЫСТА АДАПТИВТІ БАСҚАРУДЫ ЕНДІРУ МОДЕЛІ**

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.

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.

*Сидашева Ж.Е. – начальник кабинета кафедры организации безопасности на объектах транспорта Актюбинского юридического института МВД Республики Казахстан имени М.Букенбаева м.ю.н., капитан полиции*

## **СОСТОЯНИЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ В РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН: АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ**

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.

*Татарян В.Г. – профессор кафедры Административного права Московского университета МВД России им. В.Я. Кикотя, д.ю.н., 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.*

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

**ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ ОРГАНАМИ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РФ  
НАРУШЕНИЙ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: АКТУАЛЬНЫЕ  
ПРОБЛЕМЫ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ.**

в соответствии со Ст. № 40 – «Деятельность надзорных органов» Главы № 8 – «Государственный надзор в области обеспечения безопасности дорожного движения» Постановления Межпарламентской Ассамблеи государств – участников Содружества Независимых Государств от 25 ноября 2016 года № 45-18, которым был принят «Модельный закон «О безопасности дорожного движения»» Государственный надзор в области безопасности дорожного движения осуществляется в целях обеспечения соблюдения юридическими и физическими лицами (индивидуальными предпринимателями) требований национального законодательства государства – участника Содружества Независимых Государств о безопасности дорожного движения. Государственный надзор в области безопасности дорожного движения осуществляется уполномоченными национальными органами исполнительной власти согласно их компетенции в порядке, установленном национальным законодательством.

А юридическая ответственность в соответствии со Ст. № 41 – «Ответственность за нарушение национального законодательства о безопасности дорожного движения» вышеназванного Модульного Закона влечет за собой в установленном порядке дисциплинарную, административную, уголовную и иную ответственность в соответствии с национальным законодательством.

При этом в соответствии со Ст. № 42 – «Международные договоры», если международным договором установлены иные Правила, чем предусмотренные настоящим Модельным Законом, то будут применяться Правила международного договора «О безопасности дорожного движения».

*Утегенов Ч.К. – профессор кафедры организации безопасности на объектах транспорта Актюбинского юридического института МВД Республики Казахстан имени М.Букенбаева, доктор PhD*

## **СОСТОЯНИЕ И ПУТИ РЕШЕНИЯ ПРОБЛЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

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 выполняться 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.

*А.В. Фасхутдинова – преподаватель кафедры административно-правовых дисциплин Уфимского юридического института МВД России, майор полиции*

## **ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ И ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПРОФИЛАКТИКИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ**

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 безопасности различных 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.