

ISSN 2079-4401 (Print)
ISSN 2782-344X (Online)

NIION 2010-0082
MOSURED 77/27-006

СОВРЕМЕННАЯ НАУКА

Безопасность дорожного движения

2

2025

Журнал включен в Российский индекс
научного цитирования (РИНЦ)

Журнал в открытом доступе на гарант.ру,
cyberleninka.ru, eLIBRARY.RU, ncbdd.mvd.ru

СОВРЕМЕННАЯ НАУКА / MODERN SCIENCE

Главный редактор / Editor-in-Chief of the journal

Н.Д. Эриашвили, кандидат исторических наук, кандидат юридических наук, доктор экономических наук, профессор, почетный работник сферы образования РФ, лауреат премии Правительства РФ в области науки и техники, лауреат премии Правительства РФ в области образования

N.D. Eriashvili, Candidate of Historical Sciences, Candidate of Legal Sciences, Doctor of Economic Sciences, Professor, Honored Worker of Education of Russia, Laureate of the Russian Government prize in science and technology, Laureate of the Russian Government prize in the field of education

Заместитель главного редактора / Deputy editor-in-chief of the journal

А.В. Мудрик, доктор педагогических наук, профессор, член-корреспондент РАО
A.V. Mudric, Doctor of Pedagogical Sciences, Professor, Corresponding Member of RAO

Редакционная коллегия / Editorial board

СОЦИАЛЬНЫЕ И ГУМАНИТАРНЫЕ НАУКИ (ПРАВО)

SOCIAL AND HUMAN SCIENCE (LAW)

А.Б. Агапов,
доктор юридических наук, профессор

A.B. Agapov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor

С.В. Алексеев,
доктор юридических наук, профессор,
почетный работник высшего профессионального
образования РФ, Почетный работник науки и техники РФ

S.V. Alekseev,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honorary worker of higher professional education
of the Russian Federation, Honorary worker of science
and technology of the Russian Federation

Ю.М. Антонян,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный деятель науки РФ

Yu.M. Antonyan,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honored scientist of the Russian Federation

К.С. Баканов,
кандидат юридических наук

K.S. Bakanov,
Candidate of Sciences in Jurisprudence

А.В. Барков,
доктор юридических наук, профессор

A.V. Barkov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor

В.Ф. Васюков,
доктор юридических наук, профессор

V.F. Vasyukov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor

К.К. Гасанов,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный сотрудник органов внутренних дел РФ

K.K. Gasanov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honored Employee of the Internal Affairs Bodies
of the Russian Federation

А.Д. Гордеева,
кандидат юридических наук

A.D. Gordeeva,
Candidate of Sciences in Jurisprudence

Н.Н. Дерюга,
доктор юридических наук, профессор

N.N. Deryuga,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor

Л.Н. Древал,
доктор юридических наук, профессор

L.N. Dreval,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor

С.В. Дубровин,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный работник высшей школы РФ

S.V. Dubrovin,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honored worker of the higher school
of the Russian Federation

О.В. Зиборов,
доктор юридических наук, профессор

С.М. Зырянов,
доктор юридических наук, профессор

С.В. Иванцов,
доктор юридических наук, профессор,
Почетный сотрудник МВД России

О.Ю. Ильина,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный юрист РФ

И.Б. Кардашова,
доктор юридических наук, профессор

Н.А. Колоколов,
доктор юридических наук, профессор,
судья Верховного Суда РФ (в отставке)

А.М. Кононов,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный юрист РФ

М.В. Костенников,
доктор юридических наук, профессор,
заслуженный сотрудник органов внутренних дел РФ

И.И. Кубарь,
кандидат юридических наук

Р.А. Курбанов,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный юрист РФ,
Заслуженный деятель науки РФ

С.Я. Лебедев,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный юрист РФ

С.С. Маилян,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный юрист РФ

В.И. Майоров,
доктор юридических наук, профессор

А.А. Малофеев,
кандидат юридических наук,
профессор Российской академии естествознания

А.В. Мартынов,
доктор юридических наук, профессор

Н.П. Маюров,
доктор юридических наук,
Заслуженный юрист РФ

А.Л. Миронов,
кандидат юридических наук, доцент

К.В. Муравьев,
доктор юридических наук, доцент

Д.В. Митрошин,
начальник Научного центра БДД МВД России

O.V. Ziborov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor

S.M. Zyryanov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor

S.V. Ivancov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honorary Officer of the Ministry of Internal Affairs
of the Russian Federation

O.Yu. Ilyina,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honored lawyer of the Russian Federation

I.B. Kardashova,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor

N.A. Kolokolov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Judge of the Supreme Court (retired)

A.M. Kononov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honored lawyer of the Russian Federation

M.V. Kostennikov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honored Employee of the Internal Affairs Bodies
of the Russian Federation

I.I. Kubar,
Candidate of Sciences in Jurisprudence

R.A. Kurbanov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honored lawyer of the Russian Federation,
Honored Scientist of the Russian Federation

S.Ya. Lebedev,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honored lawyer of the Russian Federation

S.S. Mailyan,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honored lawyer of the Russian Federation

V.I. Mayorov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor

A.A. Malofeev,
Candidate of Sciences in Jurisprudence,
Professor Russian academy of natural sciences

A.V. Martynov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor

N.P. Mayurov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence,
Honored lawyer of the Russian Federation

A.L. Mironov,
Candidate of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor

K.V. Muravyev,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor

D.V. Mitroshin,
Head of the Scientific State Institution of Road
Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

Ф.Г. Мышко,
доктор юридических наук, доцент

А.М. Осавелюк,
доктор юридических наук, профессор

Р.Б. Осокин
доктор юридических наук, профессор
Почетный сотрудник МВД

И.М. Рассолов,
доктор юридических наук, профессор

Б.В. Россинский,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный юрист РФ

Н.В. Румянцев,
доктор юридических наук, доцент

Б.В. Сангаджиев
доктор юридических наук, профессор,

С.А. Синенко,
доктор юридических наук, доцент

А.И. Стахов,
доктор юридических наук, профессор

Д.П. Стригунова,
доктор юридических наук, доцент

В.П. Уманская,
доктор юридических наук, доцент

Н.М. Чепурнова,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный юрист РФ

Л.Т. Чихладзе
доктор юридических наук, профессор,
почетный работник сферы образования РФ

А.П. Шергин,
доктор юридических наук,
Заслуженный деятель науки РФ

Ю.Б. Шубников,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный работник Высшей школы РФ

Б.С. Эбзеев,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный деятель науки РФ,
Заслуженный юрист РФ, судья Конституционного
суда РФ (в отставке), член Центральной избирательной
комиссии РФ

А.Ю. Якимов,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный юрист РФ

А.Б. Янишевский,
доктор юридических наук,
Заслуженный сотрудник МВД России

F.G. Myshko,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor

A.M. Osavelyuk,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor

R.B. Osokin
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor
Honorary employee of the Ministry of Internal Affairs

I.M. Rassolov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor

B.V. Rossinsky,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honored lawyer of the Russian Federation

N.V. Rumyantsev,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor

B.V. Sangadzhiev
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,

S.A. Sinenko,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor

A.I. Stakhov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor

D.P. Strigunova,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor

V.P. Umanskaya,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Associate Professor

N.M. Chepurnova,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honored lawyer of the Russian Federation

L.T. Chikhladze
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor,
Honorary worker of the Russian Federation in the sphere
of education

A.P. Shergin,
Doctor of Sciences in Jurisprudence,
Honored scientist of the Russian Federation

Yu.B. Shubnikov,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Honored
worker of the Higher school of the Russian Federation

B.S. Ebzееv,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Honored
scientist of the Russian Federation, Honored lawyer of the
Russian Federation, Judge of the Constitutional court
of the Russian Federation (retired), Member of the Central
election commission of the Russian Federation

A.Yu. Yakimov,
Doctor of Legal Sciences, Professor,
Honored lawyer of the Russian Federation

A.B. Yanishevsky,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Honored employee
of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation

СОЦИАЛЬНЫЕ И ГУМАНИТАРНЫЕ НАУКИ (ПЕДАГОГИКА)

SOCIAL AND HUMAN SCIENCES (PEDAGOGY)

О.В. Александрова,
доктор филологических наук, профессор

O.V. Alexandrova,
Doctor of Sciences in Philology, Professor

В.М. Алпатов,
доктор филологических наук, профессор,
член-корреспондент РАН

V.M. Alpatov,
Doctor of Sciences in Philology, Professor,
Corresponding member of the Russian academy of sciences

Н.Ф. Гейжан,
доктор педагогических наук,
профессор, Заслуженный работник Высшей школы РФ

N.F. Geizhan,
Doctor of Sciences in Pedagogy, Professor,
Honored worker of Higher school
of the Russian Federation

И.В. Грошев,
доктор психологических наук, доктор экономических
наук, профессор, Заслуженный деятель науки РФ,
лауреат премии Правительства РФ в области науки и
техники, лауреат премии Правительства РФ
в области образования

I.V. Groshev,
Doctor of Sciences in Psychological,
Doctor of Sciences in Economic, Professor,
Honored scientist of the Russian Federation,
Laureate of the Russian Government prize in science
and technology, Laureate of the Russian Government prize
in the field of education

Л.А. Казанцева,
доктор педагогических наук, профессор

L.A. Kazantseva,
Doctor of Sciences in Pedagogy, Professor

И.А. Калининченко,
кандидат педагогических наук

I.A. Kalinichenko,
Candidate of Sciences in Pedagogy

С.Н. Кузнецов,
доктор филологических наук, профессор

S.N. Kuznetsov,
Doctor of Sciences in Philology, Professor

Ю.К. Кузьменко,
доктор филологических наук, профессор,
Почетный доктор Вильнюсского университета

Yu.K. Kuzmenko,
Doctor of Sciences in Philology, Professor,
Honorary doctor of Vilnius university

А.В. Мудрик,
доктор педагогических наук, профессор,
член-корреспондент РАО

A.V. Mudric,
Doctor of Sciences in Pedagogy, Professor,
Corresponding Member of RAO

Е.В. Протас,
доктор педагогических наук,
кандидат юридических наук, профессор

E.V. Protas,
Doctor of Sciences in Pedagogy,
Candidate of Sciences in Jurisprudence, Professor

А.М. Прохорова,
кандидат биологических наук, доцент

A.M. Prokhorova,
Candidate of Sciences in Biology, Associate Professor

А.А. Реан,
доктор педагогических наук, профессор,
академик Российской академии образования,
Заслуженный деятель науки РФ

A.A. Rean,
Doctor of Sciences in Pedagogy, Professor,
Academician of the Russian academy of education,
Honored scientist of the Russian Federation

В.Ф. Родин,
доктор педагогических наук, профессор,
академик РАЕН Российской академии образования,
Заслуженный деятель науки РФ

V.F. Rodin,
Doctor of Sciences in Pedagogy, Professor,
Academician of the Russian academy of sciences,
Honored scientist of the Russian Federation

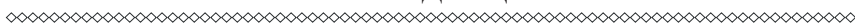
Л.В. Шманёва,
доктор экономических наук, доцент

L.V. Shmaneva,
Doctor of Sciences in Economics , Associate Professor

С.В. Шпорт,
доктор медицинских наук

S.V. Shport,
Doctor of Sciences in Medical

ЗАРУБЕЖНЫЕ ЧЛЕНЫ РЕДАКЦИОННОЙ КОЛЛЕГИИ



FOREIGN MEMBERS OF THE EDITORIAL BOARD

Е.О. Алауханов,

доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный деятель Казахстана, член Комиссии по
правам человека при Президенте Республики Казахстан

Г.Г. оглы Ахмедов,

доктор педагогических наук, профессор, ин. член РАО,
Заслуженный деятель науки и образования Российской
Федерации (Республика Азербайджан)

Г.А. Василевич,

доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный юрист РБ (Республика Беларусь)

Татьяна Дробот,

лицензиат Университета Сорбонны,
магистр Высшей Нормальной Школы (Лион, Франция)

Л.Н. Тепман,

доктор экономических наук, профессор
(Государство Израиль)

E.O. Alauhanov,

Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Honored
Worker of Kazakhstan, Member of the Commission on Human
Rights under the President of the Republic of Kazakhstan

G.G. oglu Akhmedov,

Doctor of Sciences in Pedagogy, Professor,
Member of RAO, Honored Worker of Science and Education
of the Russian Federation (Republic of Azerbaijan)

G.A. Vasilevich,

Doctor of Sciences in Jurisprudence, Professor, Honored
lawyer of the Republic of Belarus (Republic of Belarus)

Tatiana Drobot,

Licentiate of the sorbonne University, Master's degree
Higher Normal School (Lyon, France)

L.N. Tepman,

Doctor of Sciences in Economic, Professor
(State of Israel)

Редакция:

Главный редактор объединенной редакции:

Н.Д. Эриашвили,

кандидат исторических наук,
кандидат юридических наук,
доктор экономических наук, профессор,
почетный работник сферы образования РФ,
лауреат премии Правительства РФ в области
науки и техники, лауреат премии Правительства РФ
в области образования

Заместитель главного редактора:

А.В. Мудрик,

доктор педагогических наук, профессор,
член-корреспондент РАО

Научный редактор:

А.П. Шергин,

доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный деятель науки РФ

В подготовке номера участвовали:

А.М. Прохорова,

кандидат биологических наук, доцент

А.Д. Гордеева,

кандидат юридических наук

Редактор: **Е.В. Марцога**

Компьютерная верстка: **Е.В. Марцога**

Учредители и издатели:

ФКУ «Научный центр БДД МВД России»

ул. Поклонная, д. 17, Москва, Россия, 121293

Тел.: +7 (499) 148-85-67

ООО ИЗДАТЕЛЬСТВО «ЮНИТИ-ДАНА»

ул. Ирины Левченко, д. 1, Москва,
Россия, 123298

Тел. +7 (499) 740-60-14

Мнение редакции может не совпадать с точкой
зрения авторов публикаций.

Ответственность за содержание публикаций
и достоверность фактов несут авторы материа-
лов. При перепечатке или воспроизведении ма-
териалов журнала любым способом полностью
или частично ссылка на журнал обязательна.

Публикации журнала размещаются в открытом
доступе на сайтах ncbdd.mvd.pf, elibrary.ru,
cyberleninka.ru, sovнаука.com.

Журнал индексируется в РИНЦ.

Материалы доступны по лицензии:

Creative Commons Attribution 4.0 International

Адрес редакции: ул. Поклонная, д. 17,
Москва, Россия, 121293

E-mail: sovнаука@mail.ru

План-график выпуска научных изданий
ФКУ «НЦ БДД МВД России» на 2025 г.
поз. 11

Формат 60x84/8. Печать цифровая.

Печ. л. 8

Номер подписан в печать 23.06.2025.

Номер вышел в свет 25.06.2025.

Бесплатно

СОВРЕМЕННАЯ НАУКА

Содержание. 2025. № 2

НАУЧНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Право

Авдеев В.В. Интеллектуальные транспортные системы
в структуре государственного управления.....8

Амелин Н.В., Попов Д.В. Анализ проблем содержания теоретического
экзамена на право управления транспортными средствами12

Ефимов А.Д., Биюшкин Н.А. Принципы построения
интеллектуальной системы оценки безопасности маршрутов
для начинающих водителей18

Иваньяков М.А. Перспективы использования
средств индивидуальной мобильности с прицепом26

Монина О.Ю., Туманов Е.А. Моделирование числа погибших
в дорожно-транспортных происшествиях
с учетом экономической ситуации.....30

Набока А.А., Чеченева Е.А. Современные подходы к организации
безопасного взаимодействия участников дорожного движения35

Турищева А.А. Приоритетные направления Европейского союза
в области обеспечения безопасности дорожного движения
на период с 2024 по 2029 год.....40

Хуснуллин Т.И. Обеспечение мер личной безопасности
сотрудниками дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции
на месте дорожно-транспортных происшествий.....46

Педагогика

Шелковникова Ю.В. Профилактика детского дорожно-транспортного
травматизма с использованием специального оборудования
по пропаганде безопасности дорожного движения.....49

ИНЫЕ НАУЧНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ В ОБЛАСТИ ПРАВА

Гаджиалиева А.Т. К вопросу о реализации права участников уголовного
процесса на ознакомление с материалами уголовного дела53

Джафарова А.А. Некоторые вопросы предупреждения и пресечения
полицией административных правонарушений
в области охраны собственности57

ИНЫЕ НАУЧНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ В ОБЛАСТИ ПЕДАГОГИКИ

Перепелицына Ю.Р. Значение невербальных средств общения
в профессиональной деятельности сотрудников МВД России.....61

The journal is registered
by federal service for supervision
in the sphere of telecom,
information technologies and mass
communications (Roskomnadzor)

Registration certificate
PI № FS77-39293 dated 30.03.2010

The journal is registered
Registration certificate
PI № FS77-80394 dated 17.02.2021

Editorial Board:

Editor-in-Chief Combined edition:

N.D. Eriashvili,
Candidate of Sciences in History,
Candidate of Sciences in Jurisprudence,
Doctor of Sciences in Economics, Professor,
Honored Worker of Education of Russia,
Laureate of the Russian Government prize
in science and technology, Laureate of the
Russian Government prize in the field of education

Deputy editor-in-chief of the journal

A.V. Mudric,
Doctor of Sciences in Pedagogy, Professor,
Corresponding Member of RAO

Scientific editor:

A.P. Shergin,
Doctor of Sciences in Jurisprudence, Honored
Scientist of the Russian Federation
We participated in the preparation of the issue:

A.M. Prokhorova,
Candidate of Sciences in Biology,
Associate Professor

A.D. Gordeeva,
Candidate of Sciences in Jurisprudence

Editor: **E.V. Martsoga**
Layout of the issue: **E.V. Martsoga**

Founders and publishers:

Federal public establishment «Scientific State
Institution of Road Safety of the Ministry of the
Interior of the Russian Federation»
ul. Poklonnaya, d. 17, Moscow, Russia, 121293
Tel. +7 (499) 148-85-67

CEO of publishing house
«UNITY-DANA»
ul. Irina Levchenko, d. 1, Moscow, Russia, 123298
Tel. +7 (499) 740-60-14

Editorial activity of the periodical «Modern
Science» is based on the recommendations
of the Committee of Publication Ethics (COPE).
Editorial opinion may not coincide
with the point of view of the authors
of the publications. When using the material, the
address/link of the journal must be noted.
The publications are available in open access at
ncbdd.mvd.ru, elibrary.ru, cyberleninka.ru and
sovnauka.com
The journal is indexed in Russian Science Citation
Index. Content is licensed under a *Creative
Commons Attribution 4.0 International license*
Editorial office address: ul. Poklonnaya,
d. 17, Moscow, Russia, 121293
E-mail: sovnauka@mail.ru

Plan-schedule of scientific publications
Federal public establishment «Scientific State
Institution of Road Safety of the Ministry of the
Interior of the Russian Federation»
for 2025 pos. 11

Format 60x84/8. Digital printing.
Pech. 1. 8

Passed for printing 23.06.2025.
Published 25.06.2025

Free

MODERN SCIENCE

Contents. 2025. № 2

**SCIENTIFIC RESEARCH IN THE FIELD
OF ENSURING ROAD SAFETY**

Law

Avdeev V.V. Intelligent transport systems in the structure of public administration.....	8
Amelin N.V., Popov D.V. Analysis of the problems of the content of the theoretical examination for the right to drive vehicles	12
Efimov A.D., Biyushkin N.A. Principles of building an intelligent route safety assessment system for novice drivers	18
Ivanyakov M.A. Prospects for the use of personal mobility devices with a trailer	26
Monina O.Yu., Tumanov E.A. Modeling the fatalities rate in road traffic accidents taking into account the economic situation	30
Naboka A.A., Checheneva E.A. Modern approaches to organizing safe interaction of road users.....	35
Turishcheva A.A. Priority areas of the European Union in the field of road safety for the period from 2024 to 2029.....	40
Khusnullin T.I. Ensuring personal safety measures by road patrol officers of the State Road Safety Inspectorate of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation at the scene of road traffic accidents.....	46

Pedagogy

Shelkovnikova Yu.V. Prevention of child traffic injuries using special equipment to promote road safety.....	49
---	----

**OTHER SCIENTIFIC RESEARCH
IN THE FIELD LAW**

Gadzhialieva A.T. Protection and preservation of personal data in modern conditions	53
--	----

Dzhafarova A.A. Some issues of prevention and suppression of administrative offenses in the field of property protection by the police	57
---	----

**OTHER SCIENTIFIC RESEARCH
IN THE FIELD PEDAGOGY**

Perepelitsyna Y.R. The importance of non-verbal means of communication in the professional activities of employees of the Ministry of Internal Affairs of Russia	61
---	----

Научная статья

© Авдеев В.В., 2025
УДК 34ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ
В СТРУКТУРЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ

Валентин Васильевич Авдеев

Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации
vavdeev91@mail.ru

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы создания, распространения и развития интеллектуальных транспортных систем. Эволюция процессов интеллектуальной дорожной коммуникации является неотъемлемой частью глобального процесса модернизации транспортной инфраструктуры, обуславливающего интеграцию транспортных систем. Отмечается необходимость объединения элементов интеллектуальных систем в единую организационно-управленческую структуру. Приводится анализ взаимодействия концепции национальной сети интеллектуальных транспортных систем и федерального реестра.

Ключевые слова: транспорт, транспортная отрасль, цифровая трансформация, цифровизация, трансформация транспортной отрасли, интеллектуальная транспортная система

Для цитирования: Авдеев В.В. Интеллектуальные транспортные системы в структуре государственного управления // Современная наука. 2025. № 2. С. 8–11.

Original article

INTELLIGENT TRANSPORT SYSTEMS IN THE STRUCTURE
OF PUBLIC ADMINISTRATION

Valentin V. Avdeev

Main Directorate for Road Safety of the Ministry of Internal Affairs of Russia
vavdeev91@mail.ru

Abstract. The article discusses the creation, distribution and development of intelligent transport systems. The evolution of intelligent road communication processes is an integral part of the global process of modernization of transport infrastructure, leading to the integration of transport systems. It is noted that it is necessary to combine the elements of intelligent systems into a single organizational and managerial structure. The analysis of the interaction of the concept of the national network of intelligent transport systems and the federal register is given.

Keywords: transport, transport industry, digital transformation, digitalization, transformation of the transport sector, intelligent transportation system

For citation: Avdeev V.V. Intelligent transport systems in the structure of public administration // Modern Science. 2025. № 2. P. 8–11.

В настоящее время транспортная инфраструктура Российской Федерации характеризуется интенсивным темпом развития дорожной сети, внедрением инновационных решений, направленных на повышение безопасности и эффективности дорожного движения.

Одним из важнейших направлений эволюции транспортной инфраструктуры является развитие интеллектуальных транспортных систем (далее – ИТС).

ИТС представляют собой систему управления, интегрирующую современные информационные и телематические технологии и предназначенную для автоматизированного поиска и принятия к реализации максимально эффективных сценариев управления транспортно-дорожным комплексом региона, конкретным транспортным средством или группой транспортных средств с целью обеспечения заданной мобильности населения, мак-

симизации показателей использования дорожной сети, повышения безопасности и эффективности транспортного процесса, комфортности для водителей и пользователей транспорта [1].

Прежде развитие ИТС преимущественно рассматривалось через призму превентивного влияния на снижение аварийности без непосредственного внедрения в систему государственного управления дорожно-транспортной инфраструктурой.

Как отмечает Е.А. Сырцова, «влиянию неинтеллектуальных транспортных систем на безопасность дорожного движения посвящено большое количество работ: более 700 с 1996 года» [2].

Сегодня развитие ИТС активно поддерживается со стороны государства, что, безусловно, является следствием развития искусственных технологий и их результативным внедрением в систему государственного управления.

Предпосылки к развитию ИТС определены еще в 2017 году при формулировании приоритетов государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы». В рамках оценки состояния транспортного комплекса Российской Федерации упомянуто о стагнации в применении современных комплексных решений по опережающему развитию скоростных видов городского транспорта, а также о низком уровне внедрения ИТС и технологий автономного движения транспорта [3].

Наиболее активное распространение ИТС получили в 2018 году в рамках реализации Федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» национального проекта «Безопасные и качественные дороги» [4].

В рамках Федерального проекта к 2025 году внедрение умных систем проводится в 62 агломерациях, расположенных в 56 регионах страны. Впервые такие системы стали устанавливаться в Приморском крае, Смоленской и Курганской областях, Республике Северная Осетия – Алания, а также в городе федерального значения Севастополе [5].

Решение на инновационной основе задач в области обеспечения безопасности и оптимизации дорожного движения транспортных средств предусмотрено Концепцией создания и функционирования национальной сети интеллектуальных транспортных систем на автомобильных дорогах общего пользования, утвержденной распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 30 сентября 2022 г. № АК-247-р [6].

Данная Концепция предусматривает переход к инновационной модели развития дорожной отрасли и поэтапное обеспечение функционирования к 2035 году национальной сети ИТС.

В 2024 году Президентом Российской Федерации ИТС отнесены к перечню приоритетных направлений научно-технологического развития страны. В соответствии с указом Президента Российской Федерации от 18 июня 2024 г. № 529 «Об утверждении приоритетных направлений научно-технологического развития и перечня важнейших наукоемких технологий» [7] в число приоритетных направлений вошли интеллектуальные транспортные и телекоммуникационные системы (включая автономные транспортные средства), безопасность получения, хранения, передачи и обработки информации.

С начала 2025 года внедрение цифровых технологий в транспортной отрасли предусмотрено в рамках реализации Федерального проекта «Цифровая трансформация транспортной отрасли» Национального проекта «Эффективная транспортная система» [8], предусматривающего мероприятия по цифровизации транспортно-логистической платформы.

Совершенствование деятельности по организации дорожного движения и модернизации дорожной инфраструктуры, развитие информационных технологий являются также ориентирами

федерального проекта «Безопасность дорожного движения» Национального проекта «Инфраструктура для жизни», технологический потенциал которого ориентирован в том числе на инновационные технологии и интеллектуальные транспортные системы в дорожном строительстве.

Таким образом, имея нормативное сопровождение, а также являясь инструментом реализации федеральных программ и национальных проектов развития, ИТС определяет уровень финансовой и технологической готовности в решении задач по организации дорожной инфраструктуры и снижению аварийности.

Этимология ИТС строится на основе больших данных (Big Data), позволяющих обеспечивать обнаружение или прогнозирование дорожно-транспортных происшествий, выявление факторов, способствующих их возникновению, проводить анализ поведения водителей, определять очаги аварийности, а также организовывать процесс дорожного движения и функционирования отдельных объектов регулирования дорожного движения и т.д.

Уже реальностью является тот факт, что предиктивная аналитика способна помочь любому водителю в любой гипотетической (но реальной) ситуации избежать трагедии при осведомленности о рисках, которым он подвергается непосредственно за рулем.

Несмотря на обоснованную актуальность, внедрение ИТС происходит преимущественно локально – в отдельных агломерациях и регионах. Ограничение в распространении таких систем обусловлено прежде всего экономическими условиями (высокая стоимость оборудования и фиксированный бюджет) и сложностью технической реализации (наличие развитой инфраструктуры, квалифицированных специалистов и интеграции различных систем).

К примеру, в Москве проект ИТС, предполагающий обустройство улично-дорожной сети и пассажирского транспорта соответствующими техническими средствами, разработан еще в 2011 году.

Одновременно такие системы предлагают к внедрению в Санкт-Петербурге. И только с 2019 года такие системы стали получать свое распространение в агломерациях и регионах в рамках реализации вышеупомянутого Федерального проекта «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» национального проекта «Безопасные и качественные дороги».

Однако рост числа таких систем создает необходимость в систематизации информации и организации эффективного управления их развитием. Решение такой задачи представляется возможным через аккумулирование локальных систем в единый федеральный реестр, создание и внедрение которого позволит упорядочить сведения о внедряемых решениях, создать прозрачную

и эффективную систему контроля их использования и развития.

Основные цели создания федерального реестра интеллектуальных транспортных систем заключаются в формировании единой информационной базы, стандартизации подходов к оценке эффективности ИТС и упрощении процесса интеграции различных региональных систем в единую федеральную сеть.

Реестр предполагает интеграцию систем, которые соответствуют установленным национальным стандартам, подтвердили свою технологическую зрелость и эффективность в реальных условиях эксплуатации. Включение в реестр будет проводиться на основании четко сформулированных критериев, таких как соответствие нормативным требованиям, результаты сертификации и доказанные показатели эффективности работы системы.

В случаях функционального несоответствия изначально установленным критериям, при утрате технологическими характеристиками актуальности или при неиспользовании системы предлагается принятие управленческого решения об исключении из реестра или приостановлении работоспособности локальной системы.

К примеру, устаревшие системы видеонаблюдения, которые не соответствуют современным требованиям к обработке данных и обеспечению безопасности, должны исключаться из реестра.

Администрирование федерального реестра ИТС предлагается возложить на Министерство транспорта Российской Федерации или Федеральное дорожное агентство (Росавтодор). Эти организации уже доказали свои компетенции в реализации масштабных инфраструктурных проектов, таких как федеральные программы по развитию транспортной сети и дорожной безопасности.

Допускается также создание консорциума с участием ведущих научно-исследовательских и технологических организаций, что позволит объединить экспертные знания и передовые технологии в области управления и оценки ИТС.

Отдельные условия администрирования или ограниченного доступа представляется целесообразным предусмотреть для органов исполнительной власти, осуществляющих самостоятельные компетенции в сфере дорожного хозяйства, в частности в целях моделирования и прогнозирования ситуаций в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Состав информации, которая будет аккумулироваться в реестре, включает технические характеристики систем, информацию о производителях и внедряющих их организациях, данные о местах и объектах их эксплуатации, сертификационные документы, а также результаты оценки их эффективности. Такой объем данных позволит не только эффективно контролировать состояние ИТС, но и принимать обоснованные управленческие решения о дальнейшем развитии инфраструктуры.

Отдельно стоит подчеркнуть важность объединения региональных ИТС в единую федеральную сеть. По мнению М.А. Бажиной и В.Д. Туктамышева, такое объединение повысит эффективность взаимодействия между системами, обеспечит оперативность обмена информацией, позволит унифицировать технологии и стандарты, а также минимизировать расходы на внедрение и эксплуатацию систем [9].

Важно отметить, что идея создания федерального реестра ИТС не дублирует положения концепции национальной сети интеллектуальных транспортных систем, утверждённой распоряжением Минтранса России от 30.09.2022 № АК-247-р.

Национальная сеть ИТС ориентирована на развитие инфраструктуры обмена данными, архитектуры и взаимодействия ИТС на автомобильных дорогах общего пользования. Это система технической и информационной интеграции. В то время как федеральный реестр ИТС – это система нормативно-управленческого и аналитического сопровождения всех ИТС в стране. Он включает учёт, мониторинг, контроль качества и эффективность решений, включая локальные и региональные инициативы, не обязательно интегрированные в сеть.

Таким образом, реестр и сеть ИТС являются взаимодополняющими мерами – один отвечает за цифровую среду и взаимодействие, другой – за учёт и управление. Их совмещение позволяет достичь комплексного подхода к развитию интеллектуальных транспортных систем в стране.

Таким образом, создание и последующее развитие федерального реестра интеллектуальных транспортных систем – это необходимый и логичный шаг в процессе цифровой трансформации транспортной отрасли России. Он позволит не только систематизировать существующие интеллектуальные решения, но и заложить основу для дальнейшего устойчивого и эффективного развития транспортной инфраструктуры на федеральном уровне.

Список источников

1. ГОСТ Р 56829-2015. Национальный стандарт Российской Федерации. Интеллектуальные транспортные системы. Термины и определения (утвержден и введен в действие Приказом Росстандарта от 10.12.2015 № 2150-ст // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 30.04.2025).
2. Сырцова Е.А. Эффекты внедрения интеллектуальных транспортных систем в регионах России // Государственное управление. Электронный вестник. 2023. № 101. С. 159–169.
3. Постановление Правительства РФ от 20 декабря 2017 г. № 1596 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 30.04.2025).
4. Паспорт национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (утвержден президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным

проектам, протокол от 24 декабря 2018 г. № 15) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 30.04.2025).

5. Марат Хуснуллин: Интеллектуальные транспортные системы по нацпроекту «Безопасные качественные дороги» внедряют в 56 регионах // URL: <http://government.ru/news/51213> (дата обращения: 30.04.2025).

6. Распоряжение Министерства транспорта Российской Федерации от 30 сентября 2022 г. № АК-247-р «Об утверждении Концепции создания и функционирования национальной сети интеллектуальных транспортных систем на автомобильных дорогах общего пользования» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения 30.05.2025).

7. Указ Президента Российской Федерации от 18 июня 2024 г. № 529 «Об утверждении приоритетных направлений научно-технологического развития и перечня важнейших наукоёмких технологий» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 30.04.2025).

8. Федеральный проект «Цифровая трансформация транспортной отрасли» Национального проекта «Эффективная транспортная система» // URL: <http://government.ru/rugovclassifier/925/about/> (дата обращения 30.05.2025).

9. Бажина М.А., Туктамышев В.Д. Правовое регулирование применения интеллектуальной транспортной системы как основы осуществления транспортной деятельности: сравнительно-правовое исследование // Транспортное право. 2022. № 1. С. 3–7.

References

1. GOST R 56829-2015. The national standard of the Russian Federation. Intelligent transportation systems. Terms and definitions (approved and put into effect by Rosstandart order № 2150-st dated 10.12.2015 // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 30.04.2025).

2. Syrtsova E.A. The effects of the introduction of intelligent transport systems in the regions of Russia // Public administration. Electronic Bulletin. 2023. № 101. P. 159–169.

3. Decree of the Government of the Russian Federation dated 20.12.2017 № 1596 «On Approval of the state program of the Russian Federation «Development of the transport system» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 30.04.2025).

4. Passport of the national project «Safe and high-quality highways» (approved by the presidium of the Council under the President of the Russian Federation for strategic development and national projects, protocol № 15 dated 24.12.2018) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 30.04.2025).

5. Marat Khusnullin: Intelligent transport systems under the national project «Safe, high-quality roads» are being implemented in 56 regions // URL: <http://government.ru/news/51213> (date of access 30.04.2025).

6. Decree of the Ministry of Transport of the Russian Federation dated 30.09.2022 № АК-247-р «On approval of the Concept of creation and functioning of the national network of intelligent transport systems on public roads» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 30.04.2025).

7. Decree of the President of the Russian Federation dated 18.06.2024 № 529 «On approval of priority areas of scientific and technological development and the list of the most important high-tech technologies» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 30.04.2025).

8. Federal project «Digital transformation of the transport industry» of the National project «Efficient transport system» // URL: <http://government.ru/rugovclassifier/925/about/> (date of access: 30.04.2025).

9. Bazhina M.A., Tuktamyshev V.D. Legal regulation of the use of an intellectual transport system as the basis for transport activities: a comparative legal study // Transport law. 2022. № 1. P. 3–7.

Информация об авторе

В.В. Авдеев – инспектор по особым поручениям отдела организационно-методического обеспечения контрольно-профилактической работы Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, магистрант кафедры «Управление инновациями на транспорте» РУТ (МИИТ)

Контакты: ул. Поклонная, д. 17, Москва, Россия, 121293

Information about the author

V.V. Avdeev – Inspector for Special Assignments of the Department of Organizational and Methodological Support for Control and Preventive Work of the Main Directorate for Road Safety of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Master's student of the Department of Innovation Management in Transport RUT (MIIT)

Contacts: ul. Poklonnaya, d. 17, Moscow, Russia, 121293

Статья поступила в редакцию 01.05.2025; одобрена после рецензирования 31.05.2025; принята к публикации 05.06.2025. The article was submitted 01.05.2025; approved after reviewing 31.05.2025; accepted for publication 05.06.2025.

АНАЛИЗ ПРОБЛЕМ СОДЕРЖАНИЯ ТЕОРЕТИЧЕСКОГО ЭКЗАМЕНА НА ПРАВО УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ

¹Николай Владимирович Амелин, ²Дмитрий Владимирович Попов

¹Научный центр БДД МВД России

²ООО «Профтехнология»

¹namelin5@mvd.ru

²d.v.popow@gmail.com

Аннотация. В статье рассматривается проблема заучивания кандидатами в водители правильных ответов на экзаменационные вопросы, используемые при проверке их знаний в процессе проведения теоретического экзамена на право управления транспортными средствами. Анализируются комплекты экзаменационных билетов, выявляются недостатки содержания экзаменационных задач и приводятся примеры, а также другие факторы, способствующие проблеме. Предлагаются пути решения проблемы и совершенствования процесса проведения теоретического экзамена на право управления транспортными средствами.

Ключевые слова: водительское удостоверение, теоретический экзамен, комплекты билетов, экзаменационные задачи, автошкола, транспортное средство, дорожная ситуация, Правила дорожного движения Российской Федерации

Для цитирования: Амелин Н.В., Попов Д.В. Анализ проблем содержания теоретического экзамена на право управления транспортными средствами // Современная наука. 2025. № 2. С. 12–17.

Original article

ANALYSIS OF THE PROBLEMS OF THE CONTENT OF THE THEORETICAL EXAMINATION FOR THE RIGHT TO DRIVE VEHICLES

¹Nikolai V. Amelin, ²Dmitry V. Popov

¹Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

²Proftehnologiya LLC

¹namelin5@mvd.ru

²d.v.popow@gmail.com

Abstract. The article examines the problem of driver candidates memorizing the correct answers to examination questions used to test their knowledge during the theoretical examination for the right to drive vehicles. Sets of examination tickets are analyzed, shortcomings in the content of examination tasks are identified, examples are given, as well as other factors contributing to the problem. Ways to solve the problem and improve the process of conducting the theoretical examination for the right to drive vehicles are proposed.

Keywords: driver's license, theoretical exam, sets of tickets, exam tasks, driving school, vehicle, traffic situation, Traffic rules of the Russian Federation

For citation: Amelin N.V., Popov D.V. Analysis of the problems of the content of the theoretical examination for the right to drive vehicles // Modern Science. 2025. № 2. P. 12–17.

Одной из составляющих допуска к управлению транспортными средствами (далее также – ТС) являются достаточные знания в области безопасности дорожного движения (далее – БДД), в том числе Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ) и основ организации дорожного движения, полученные в результате качественной профессиональной подготовки водителей [1].

Проверка теоретических знаний кандидатов в водители осуществляется путем проведения теоретического экзамена на право управления транспортными средствами (далее – теоретический экзамен) на основе комплекта экзаменационных задач, сформированных в экзаменационные билеты (далее – комплект) [2].

В настоящее время сформировано 2 комплекта экзаменационных билетов для транспортных средств категорий «А», «В», «М», подкатегорий «А1» и «В1» и категорий «С», «D», подкатегорий «С1», «D1».

Однако содержание процесса проведения теоретического экзамена и комплектов существенно не изменялось с 1997 года. В результате достаточно статичная система проверки знаний накопила ряд проблем, одной из которых является выбор кандидатом в водители правильного ответа на экзаменационный вопрос не в результате применения знаний в области БДД, а на основе заученного правильного варианта ответа.

В подтверждение данного предположения можно привести несколько доводов. Так, свободный доступ к содержанию комплектов экзаменационных задач и большое количество интернет-сервисов имитации теоретического экзамена позволяют тренироваться в его сдаче.

Простота такой подготовки к теоретическому экзамену привела к изменению методики проведения теоретических занятий с кандидатами в водители в некоторых организациях, осуществляющих образовательную деятельность и реализующих основные программы профессионального обучения водителей транспортных средств соот-

ветствующих категорий и подкатегорий (далее – автошкола).

Вместо изучения содержания учебных предметов и в дальнейшем применения полученных знаний для решения экзаменационных задач используется обратная последовательность. В рамках разделов и тем примерных программ подготовки водителей рассматриваются соответствующие экзаменационные задачи, а на основе правильных ответов на них – требования законодательства в области БДД [3].

Этому способствует ограниченный круг задач и их публикация в открытом доступе. Так, комплекты экзаменационных билетов состоят из 40 билетов по 20 вопросов, каждый билет включает по 5 заданий из 4 тематических блоков общим количеством 800 штук, а размещенные в сети Интернет экзаменационные задачи с правильными ответами формируют возможность их заучивания без качественного анализа содержания для принятия правильного решения и выбора ответа.

А отсутствующие в экзаменационных задачах требования могут не рассматриваться на занятиях вовсе или упоминаться без достаточного объяснения. Например, в комплектах отсутствуют экзаменационные задачи

национальные задачи (или имеются в минимальном количестве) по проверке знаний, касающихся достаточно актуальных требований законодательства в области БДД.

Так, отсутствует проверка знаний примерно одной трети понятий и определений, перечисленных в общих положениях ПДД РФ, и такого же количества требований дорожных знаков [4, 5].

Другими словами, наличие достаточного уровня и качества знаний кандидата в водители можно поставить под сомнение даже в случае успешной сдачи теоретического экзамена. При этом теоретические знания кандидата в водители в области БДД являются одной из важнейших составляющих при допуске к участию в дорожном движении.

С целью проверки довода о том, что подготовка водителей сводится к простому заучиванию правильных ответов на вопросы экзаменационных билетов без применения знаний в области БДД, а именно требований ПДД РФ, независимой организацией, осуществляющей методическое сопровождение образовательной деятельности автошкол, был проведен Всероссийский диктант по ПДД РФ (далее – диктант) (рис. 1).

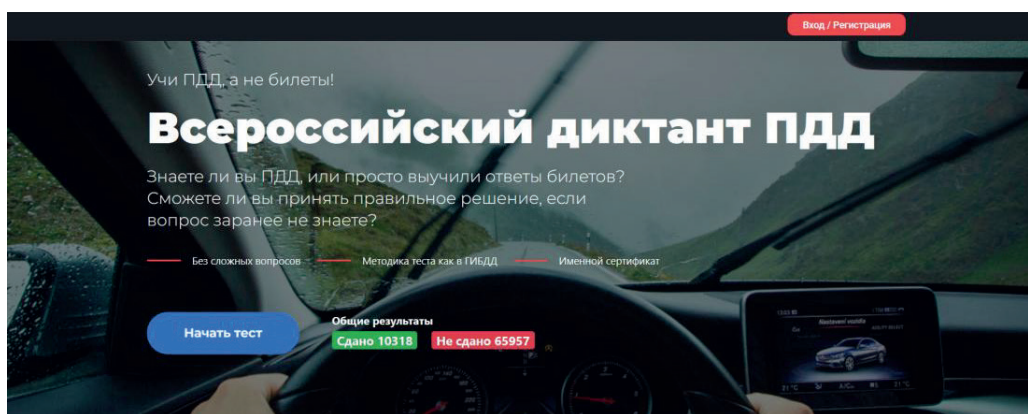


Рисунок 1 – Всероссийский диктант по ПДД РФ

В рамках подготовки диктанта использовались порядок проведения теоретического экзамена и экзаменационные задачи из действующих комплектов, но в изображения к вопросам были внесены некоторые изменения, которые существенно влияли на выбор правильного ответа.

Другими словами, предложенные задачи визуально были похожи на действующие формулировки вопроса и вариантами ответов, а также изображением, из которого был, например, удален знак 3.29 «Стоянка запрещена по нечётным числам месяца» или знаки 1.13 «Крутой спуск» и 1.14 «Крутой подъем» поменяли местами и т.д.

В связи с этим правильные ответы в таких экзаменационных задачах изменились. Всего было подготовлено несколько сотен вопросов. Диктант был размещен на открытых интернет-ресурсах, проверку проходили ученики автошкол и водите-

ли, недавно получившие водительское удостоверение. Всего экзамен прошли несколько десятков тысяч человек и только 15% справились, получив положительный результат.

С учетом результатов диктанта можно предположить, что проходившие проверку участники отвечали на вопросы, используя заученные правильные варианты ответов на действующие экзаменационные задачи, не применяя знания ПДД РФ.

Также подтверждением данной гипотезы можно считать итоги анализа результатов экзаменов, сданных с первого раза, до и после корректировки содержания экзаменационных задач, связанных с изменениями законодательства в сфере БДД (март и сентябрь 2023 года).

Статистическая выборка показала снижение доли положительных оценок за экзамен, что может свидетельствовать об ориентировании канди-

датов в водители на «старые», заученные правильные варианты ответов.

Помимо этого, по информации от некоторых кандидатов в водители, иногда преподаватели организуют процесс обучения на основе изучения экзаменационных задач, а не законодательства в сфере БДД.

Следующей предпосылкой к такому процессу обучения являются недостатки в содержании экзаменационных задач. Они касаются как некорректного применения некоторых требований законодательства, так и неточности обоснования правильных ответов.

Одним из таких недостатков является нарушение требований размещения технических средств организации дорожного движения (далее – ТСОДД) в дорожной инфраструктуре на изображениях к вопросам.

Претензии к некоторым экзаменационным задачам периодически высказывались гражданами в официальных обращениях к руководству Государственной инспекции безопасности дорожного движения, некоторые из которых были обоснованные.

Но выявленные ошибки не были результатом некомпетентности создателей экзаменационных билетов, а обусловлены изменениями и развитием требований к размещению ТСОДД.

При первичном изучении экзаменационных задач были выявлены системные недостатки.

Для полного анализа содержания комплекта экзаменационных задач сформирована рабочая группа, состоящая из специалистов в различных отраслях обеспечения безопасности дорожного движения: юристов, экспертов по организации дорожного движения, методистов, работников в области информационных технологий.

В результате аудита были выявлены, уточнены и систематизированы недостатки в действующих билетах. Значительная их доля была связана с некорректным размещением ТСОДД, что также является проблемой для проверки знаний кандидатов в водители.

В некоторых случаях дорожные знаки, разметка или светофоры на изображениях размещаются с нарушениями требований ГОСТ Р 52289-2019 (далее – ГОСТ) или отсутствуют вовсе [6].

Вместе с тем, если на всех изображениях к экзаменационным задачам размещать необходимые ТСОДД, ответ на вопрос в задаче становится очевидным, и теряется необходимость в проверке знаний.

Так, например, если в изображении к вопросу № 3 билета № 39 разместить знаки на разделительной полосе так, как это положено в соответствии с ГОСТ (рис. 2), то ответ на вопрос о разрешенных направлениях движения будет достаточно очевидным.

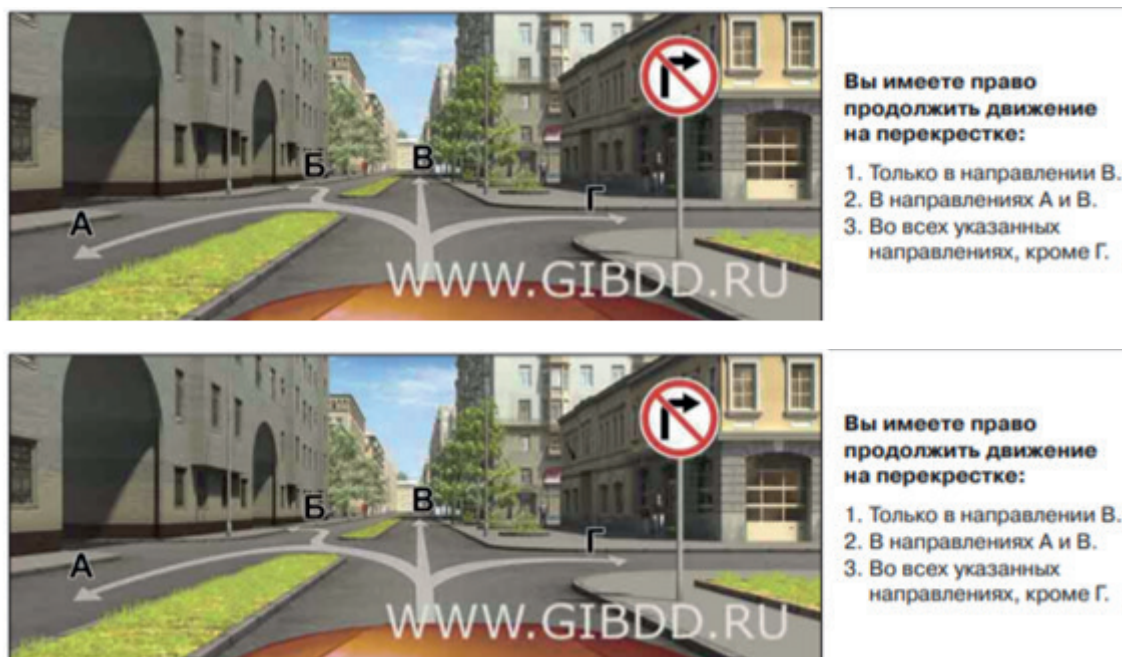


Рисунок 2

Стоит отметить, что предусмотренный в ГОСТ знак 3.1 «Въезд запрещен» практически отсутствует во всех изображениях соответствующих вопросов.

На некоторых изображениях ТСОДД отсутствуют полностью, например, в вопросе № 7 билета № 12 (рис. 3) или применяются в нарушение ГОСТ – в вопросе № 13 билета № 6 (рис. 4).



Вы намерены повернуть налево на этом перекрестке. В какой момент следует включить указатели левого поворота?

1. Заблаговременно, до въезда на перекресток.
2. После въезда на первое пересечение проезжих частей.
3. По Вашему усмотрению.

7

Рисунок 3

Светофоры Т5 (бело-лунные) используются для бесконфликтного движения маршрутных ТС,

и траектории движения указанных ТС не могут пересечься.



Вы намерены повернуть налево. Ваши действия?

1. Проедете перекресток первым.
2. Уступите дорогу трамваю, выполнив поворот с проезжей части.
3. Пропустите трамвай, перестроитесь на трамвайные пути попутного направления и выполните с них поворот.

13

Рисунок 4

Водитель, управляя ТС, должен знать и соблюдать относящиеся к нему требования ПДД РФ, сигналов светофоров, знаков и разметки. ТСОДД в условиях реального дорожного движения размещают таким образом, чтобы они воспринимались только участниками движения, для которых они предназначены.

Однако во многих изображениях к вопросам, касающимся проезда регулируемых перекрестков, кроме сигналов, обращенных к водителю, показаны блики сигналов светофоров по пересекаемой дороге, а в некоторых случаях и во встречном направлении (рис. 5).



При выполнении какого маневра водитель легкового автомобиля имеет преимущество в движении?

1. Только при повороте налево.
2. Только при развороте.
3. При выполнении любого маневра из перечисленных.

13

Рисунок 5

Такие нереалистичные дорожные ситуации могут формировать у кандидатов в водители не-правильное восприятие дорожной обстановки и стать причиной неверного решения в будущем.

Помимо этого, в экзаменационных задачах приведены дорожные ситуации, в которых присутствует неоднозначность при выборе правильного ответа, например, в вопросе № 6 билета № 30 (рис. 6).



Рисунок 6

Авторы экзаменационной задачи считают, что с учетом требований п. 6.15 ПДД РФ водитель по правой полосе может продолжить движение не только направо, но и прямо. В этом случае траектория движения будет пересекаться с траекторией других ТС, поворачивающих с левой полосы направо, что небезопасно.

Таким образом, возникает проблема в принятии правильного решения – руководствоваться только требованиями ПДД РФ или обеспечением безопасности.

Перечисленные недостатки в содержании экзаменационных задач вызывают сложность при выборе правильного ответа на основании применения знаний требований ПДД РФ, что провоцирует их заучивание.

Таким образом, можно считать подтвержденной гипотезу о наличии проблемы заучивания правильных ответов на экзаменационные задачи.

Исходя из результатов анализа, для решения проблемы необходимо:

привести в соответствие содержание экзаменационных задач требованиям законодательства, в том числе устранить в изображениях нарушения требований законодательства в сфере БДД;

изменить процесс проведения теоретического экзамена путем случайного выбора экзаменационной задачи при формировании билета и присвоения номера правильного ответа, а также увеличения их количества;

увеличить количество экзаменационных задач; отказаться от публикации полного перечня билетов, состоящих из экзаменационных задач.

Такое совершенствование процесса проведения теоретического экзамена существенно осложнит заучивание ответов на экзаменационные задачи и будет способствовать изучению требований законодательства в области БДД кандидатами в

водители, что, в свою очередь, нормализует процесс обучения в автошколах. В совокупности данные изменения должны положительно сказаться на уровне знаний кандидатов в водители и безопасности дорожного движения.

Список источников

1. Постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 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») // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.02.2025).
2. Постановление Правительства Российской Федерации от 24 октября 2014 г. № 1097 «О допуске к управлению транспортными средствами» (вместе с Правилами проведения экзаменов на право управления транспортными средствами) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.02.2025).
3. Приказ Министерства просвещения Российской Федерации от 8 ноября 2021 г. № 808 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.02.2025).
4. Амелин Н.В. Недостатки в проверке знаний кандидатов в водители при проведении теоретического экзамена на право управления транспортными средствами // Сборник материалов по результатам Всероссийских научно-практических конференций, посвященных обеспечению безопасности дорожного движения. Старотеряево, 2024. С. 22–26.
5. Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2023 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. 120 с.
6. ГОСТ Р 52289-2019. Национальный стандарт Российской Федерации. Технические средства организации дорожного движения. Правила применения дорожных знаков, разметки, светофоров, дорожных ограждений и направляющих устройств (утв. приказом

Росстандарта от 20.12.2019 № 1425-ст) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 15.02.2025).

References

1. Resolution of the Council of Ministers of the Government of the Russian Federation dated 23.10.1993 № 1090 «On the Rules of the Road» (together with the «Basic regulations on the admission of vehicles to operation and duties of officials to ensure road safety») // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.02.2025).

2. Decree of the Government of the Russian Federation dated 24.10.2014 № 1097 «On admission to driving vehicles» (together with the «Rules for conducting examinations for the right to drive vehicles») // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.02.2025).

3. Order of the Ministry of education of the Russian Federation dated 08.11.2021 № 808 «On approval of sample professional training programs for drivers of vehicles of

relevant categories and subcategories» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.02.2025).

4. Amelin N.V. Deficiencies in testing the knowledge of driver candidates during the theoretical exam for the right to drive vehicles // Collection of materials based on the results of All-Russian scientific and practical conferences dedicated to ensuring road safety. Staroteryaev, 2024. Pp. 22–26.

5. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Isaev M.M. et al. Law enforcement activities in the field of road safety in 2023: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2024. 120 p.

6. GOST R 52289-2019. National standard of the Russian Federation. Technical means of traffic management. Rules for the application of road signs, markings, traffic lights, road barriers and guide devices (approved by Order of Rosstandart dated 20.12.2019 № 1425-st) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 15.02.2025).



Информация об авторах

Н.В. Амелин – заместитель начальника отдела научного обеспечения профилактических мероприятий и деятельности по формированию правосознания участников дорожного движения Научного центра БДД МВД России
 Контакты: ул. Поклонная, д. 17, Москва, Россия, 121293

Д.В. Попов – ведущий специалист Дирекции по организации дорожного движения, эксперт рабочей группы при Правительстве Российской Федерации по Регуляторной гильотине законодательства в сфере безопасности дорожного движения, методист ООО «Профтехнология»

Контакты: ул. Свободы, д. 89, Москва, Россия, 125481

Information about the authors

N.V. Amelin – Deputy Head of the Department of Scientific Support of Preventive Measures and Activities to form the Legal Awareness of Road Users of the Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation
 Contacts: ul. Poklonnaya, d. 17, Moscow, Russia, 121293

D.V. Popov – Leading Specialist of the Directorate for Traffic Management, Expert of the Working Group under the Government of the Russian Federation on the Regulatory Guillotine of Legislation in the Field of Road Safety, Methodologist at Proftehnologiya LLC
 Contacts: ul. Svobody, d. 89, Moscow, Russia, 125481

Статья поступила в редакцию 10.03.2025; одобрена после рецензирования 11.04.2025; принята к публикации 18.04.2025.
 The article was submitted 10.03.2025; approved after reviewing 11.04.2025; accepted for publication 18.04.2025.

ПРИНЦИПЫ ПОСТРОЕНИЯ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ ОЦЕНКИ БЕЗОПАСНОСТИ МАРШРУТОВ ДЛЯ НАЧИНАЮЩИХ ВОДИТЕЛЕЙ

¹Артем Дмитриевич Ефимов, ²Николай Анатольевич Биюшкин

¹ФГБОУ ВО Южно-Российский государственный политехнический университет (НПИ) им. М.И. Платова

²УГИБДД ГУ МВД России по Краснодарскому краю

¹e1984ad@mail.ru

²nbiiushkin2@mvd.ru

Аннотация. Статистически установлено, что наиболее опасным в практике начинающих водителей является период до трех лет от успешной сдачи квалификационного экзамена в подразделениях МРЭО ГИБДД РФ. При этом на данный момент не разработаны интеллектуальные навигационные системы и сервисы, позволяющие подобрать наиболее безопасный маршрут для такой категории участников дорожного движения. Проанализировано влияние состава транспортного потока на возможность возникновения аварийно-опасной ситуации. Предложены методологическая основа и принципы построения интеллектуальной системы оценки безопасности маршрутов для начинающих водителей.

Ключевые слова: аварийность, начинающий водитель, автомобиль, стрессоустойчивость, дорожное движение, конфликтные ситуации, безопасность движения

Для цитирования: Ефимов А.Д., Биюшкин Н.А. Принципы построения интеллектуальной системы оценки безопасности маршрутов для начинающих водителей // Современная наука. 2025. № 2. С. 18–25.

Original article

PRINCIPLES OF BUILDING AN INTELLIGENT ROUTE SAFETY ASSESSMENT SYSTEM FOR NOVICE DRIVERS

¹Artem D. Efimov, ²Nikolay A. Biyushkin

¹Platov South-Russian State Polytechnic University (NPI)

²Department of the State Inspection of Traffic Safety of the Chief Direction of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation for Krasnodar Territory

Abstract. It has been statistically established that the most dangerous period in the practice of «novice drivers» is up to 3 years from the successful completion of the qualification exam in the units of the MREO of the Traffic police of the Russian Federation. At the same time, intelligent navigation systems and services have not yet been developed to select the safest route for this category of road users. The influence of the composition of the traffic flow on the possibility of occurrence of an emergency situation is analyzed. Proposes a methodological basis and principles for constructing an intelligent system for assessing route safety for novice drivers.

Keywords: accident rate, novice driver, car, stress tolerance, traffic, conflict situations, traffic safety

For citation: Efimov A.D., Biyushkin N.A. Principles of building an intelligent route safety assessment system for novice drivers // Modern Science. 2025. № 2. P. 18–25.

Эффективное развитие экономики страны и повышение социального уровня жизни населения невозможно без обеспечения безопасного функционирования транспортного комплекса. В первую очередь здесь необходимо говорить о снижении аварийности на автомобильном транспорте, поскольку мобильность и подвижность жителей прямо пропорциональны уровню автомобилизации.

С увеличением количества транспортных средств на улично-дорожной сети существенно возрастает и нагрузка на водителей. Как показывают исследования, в современных условиях городского движения водители каждые 11 секунд испытывают стрессовые нагрузки [1]. Такие стрессовые ситуации негативно сказываются в первую очередь на начинающих водителях (рис. 1).

Опросы участников дорожного движения, имеющих различный стаж вождения, показывают, что при первых выездах на автомобильную дорогу более 70% из них обладают низкой стрессоустойчивостью и способны спровоцировать дорожно-транспортное происшествие (далее – ДТП) даже в достаточно простой ситуации (рис. 1).

Подобные выводы подтверждаются и статистикой аварийности на территории отдельных субъектов и в целом в Российской Федерации. В качестве примера рассмотрим ситуацию в Краснодарском крае, который можно считать одним из лидеров по реализации инновационных решений в области подготовки водительских кадров в Южном федеральном округе.

Количество ДТП с участием начинающих водителей, а также число пострадавших в них имеет скачкообразный вид (рис. 2).

На графике можно выделить два характерных периода: с 2015 по 2017 год и с 2020 по 2022 год, когда снижалось и количество происшествий, и число участников дорожного движения, получивших в них ранения. Эти периоды следует связать с изменениями в программе подготовки будущих водителей и методике приема квалификационных экзаменов.

Однако, как показывает статистика, эти изменения характеризуются эффектом «привыкания» и по истечении трехлетнего периода опять наблюдается рост числа данного типа ДТП.

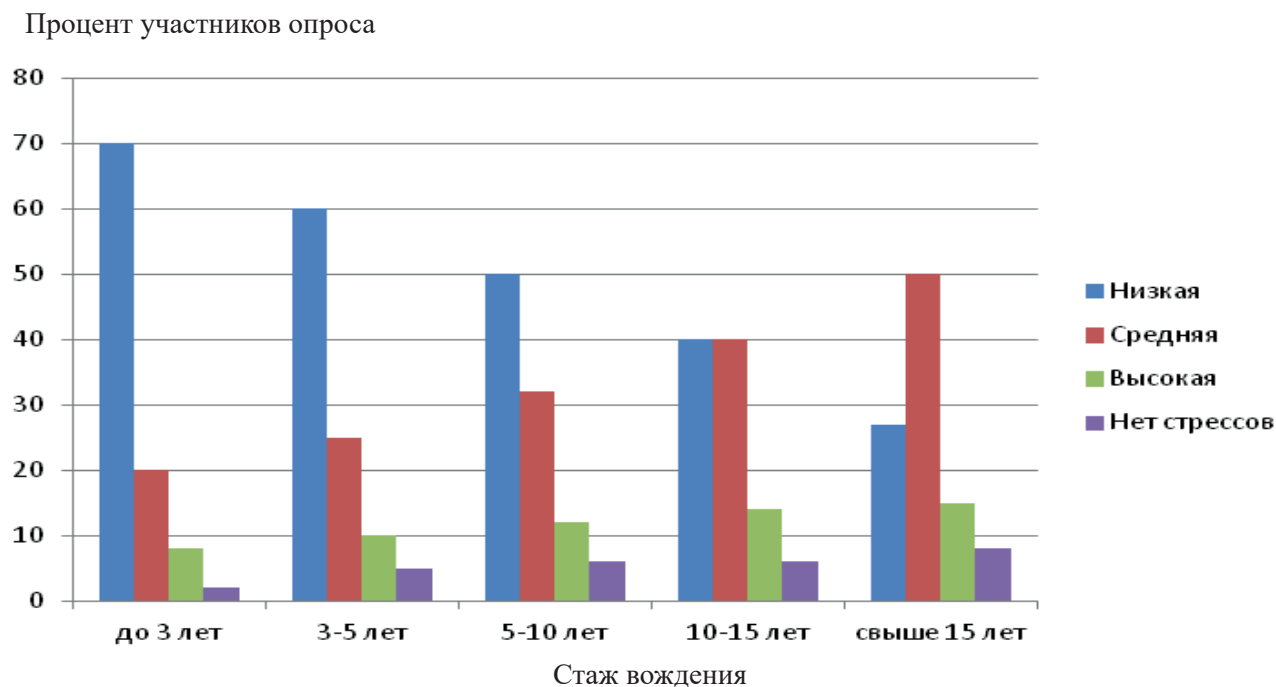


Рисунок 1 – Исследование стрессоустойчивости водителей транспортных средств в зависимости от стажа управления ТС

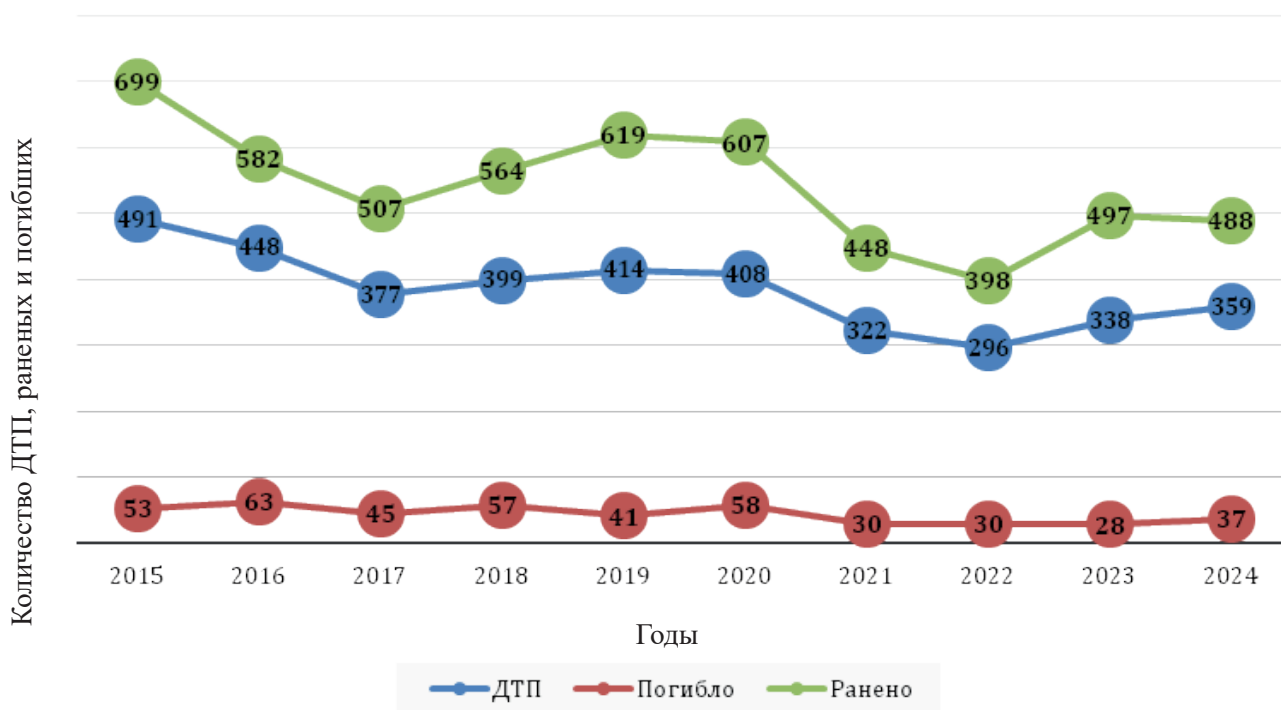


Рисунок 2 – Статистика ДТП с участием «начинающих водителей» на территории Краснодарского края

Кроме того, стоит отметить и практически отсутствие влияния различных мероприятий на тяжесть последствий происшествий (рис. 2). Определенное понимание такой статистики дает распределение ДТП по видам, представленное на рисунке 3.

В основном начинающие водители провоцируют столкновения транспортных средств, съезд с дороги и наезды на пешеходов. Причем первые два вида происшествий очень часто обусловлены неправильной оценкой сложившейся дорож-

но-транспортной ситуации и выбором скоростного режима в ней.

Таким образом, очевидным решением в данном случае является разработка интеллектуальной информационной системы маршрутной навигации для начинающих водителей, позволяющей оценивать и выбирать наиболее безопасные пути следования. Причем методологическая база этой системы должна учитывать влияние всех элементов системы «Водитель-Автомобиль-Дорога-Среда» на безопасность движения в конкретном случае.

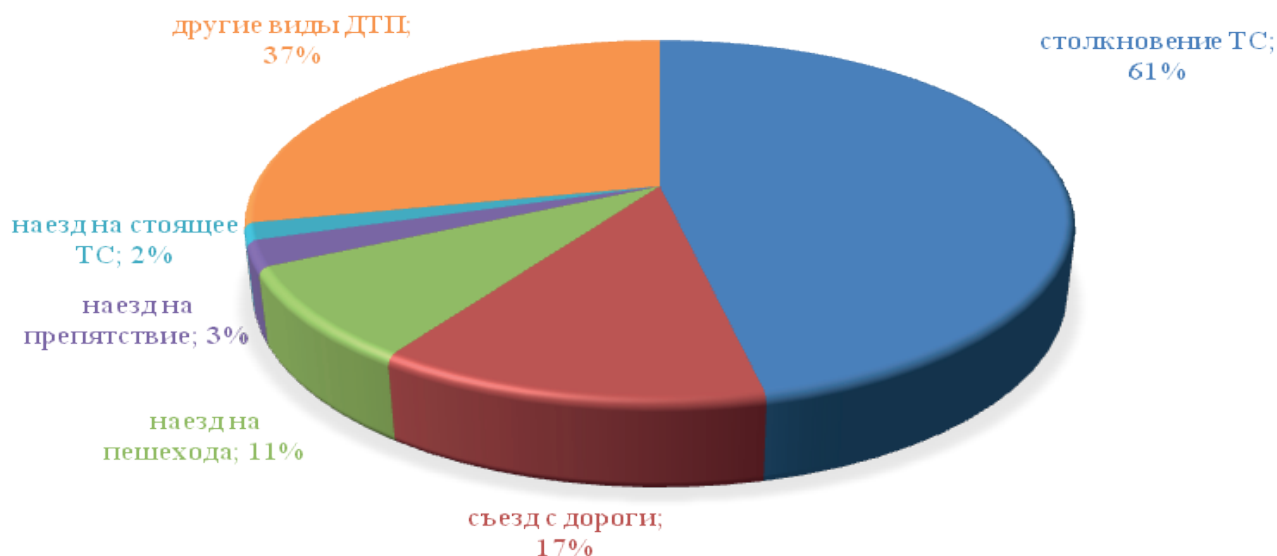


Рисунок 3 – Распределение ДТП с участием начинающих водителей по видам

В исследованиях различных авторов [2, 3, 4] приводятся данные о влиянии стажа вождения, возраста и психофизиологического состояния водителя на вероятность возникновения ДТП.

В частности в статье «Анализ принципов построения систем автомобильной маршрутной навигации» А.Д. Ефимова, В.В. Локтионова, В.Е. Яркой др. [4] представлена методика оценки вероятности возникновения аварийно-опасных ситуаций на участке улицы или дороги в следующем виде:

$$P_d(t) = \sum_{k=1}^n \frac{(N_n t)^k}{k!} e^{-N_n t} K_a K_b K_w K_s, (1)$$

где K_a – коэффициент относительной аварийности, учитывающий самочувствие водителя;

K_b – коэффициент относительной аварийности, учитывающий хронические заболевания водителя;

K_w – коэффициент относительной аварийности, учитывающий возрастную группу водителя;

K_s – коэффициент относительной аварийности, учитывающий стаж управления транспортным средством.

Однако в таком виде невозможно в полной мере оценить влияние подсистем «Автомобиль»,

«Дорога» и «Среда» на вероятность возникновения ДТП.

Для учета влияния подсистемы «Автомобиль» введем коэффициенты, характеризующие риск попадания в ДТП в зависимости от срока эксплуатации транспортных средств и структурного состава потока.

Как показано на рисунке 4, разные типы транспортных средств в потоке обладают различной вероятностью попадания в ДТП. Поэтому на первоначальном этапе определим, как влияет на риск возникновения аварийно-опасной ситуации состав транспортного потока. Для этого введем понятие коэффициента состава транспортного потока K_d (табл. 1).

Кроме того, как показано на рисунке 4, существенное влияние на транспортный риск оказывает срок эксплуатации транспортных средств, участвующих в дорожном движении. Поэтому он был проанализирован для каждого типа транспортного средства (рис. 5).

С учетом статистических данных, представленных на рисунке 4, можно рассчитать значения коэффициента, учитывающего влияние срока эксплуатации транспортного средства на риск возникновения ДТП (табл. 2).

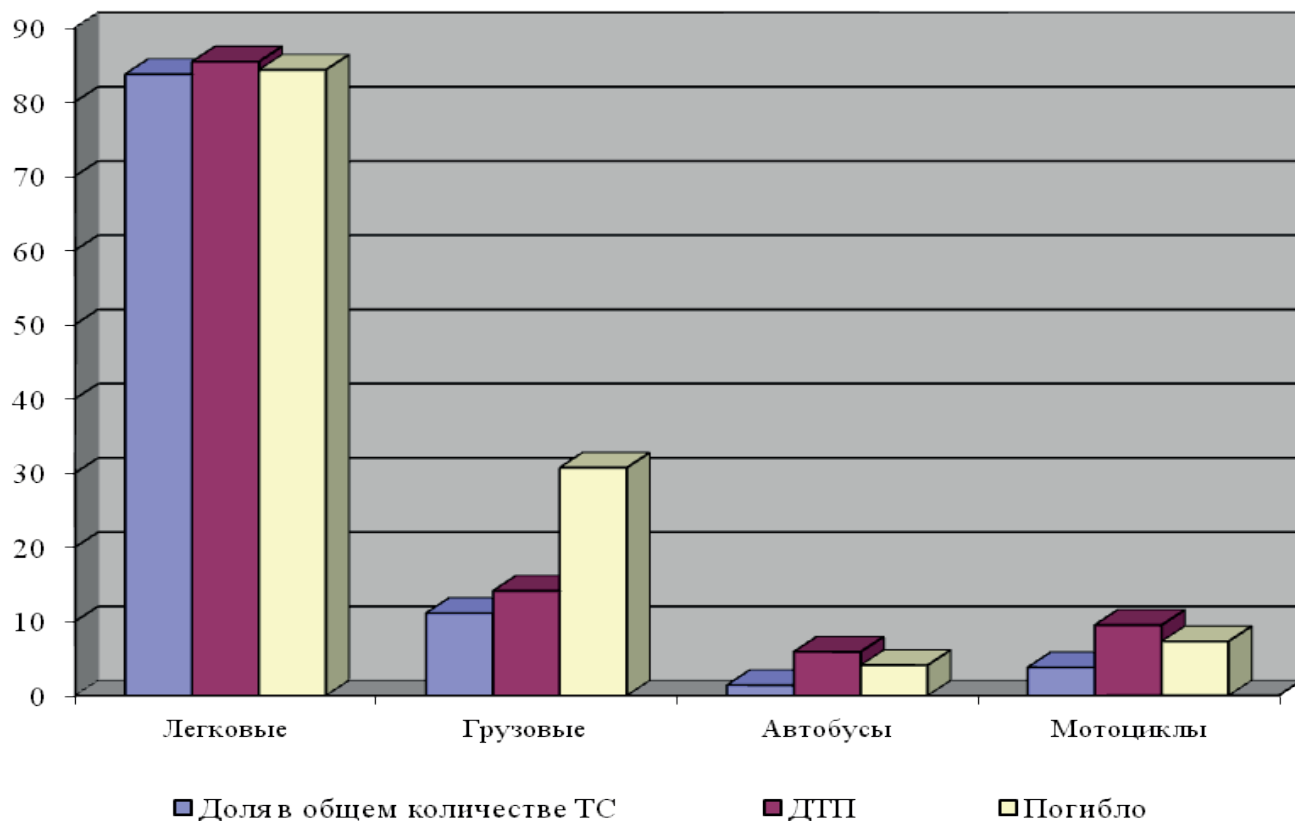


Рисунок 4 – Распределение удельного веса ДТП и погибших в них по видам транспортных средств

Таким образом, учитываются основные особенности подсистемы «Автомобиль» в скорректированной методике оценки потенциальной опасности маршрутов движения.

Для фиксации состояния подсистемы «Дорога» и «Среда» воспользуемся значениями частных коэффициентов:

для учета наличия и характеристики освещения $K_o=1,3$,

для учета продольного уклона $K_u=1,25$,

для учета радиуса кривой в плане $K_r=1,25$,

для учета состояния покрытия проезжей части K_{ϕ} изменяется от 0,8 до 1,8 в зависимости от состояния покрытия проезжей части.

Таблица 1

Тип транспортного средства	K_d
Легковые автомобили	1,02
Грузовые автомобили	1,27
Автобусы	4,2
Мотоциклы	2,5

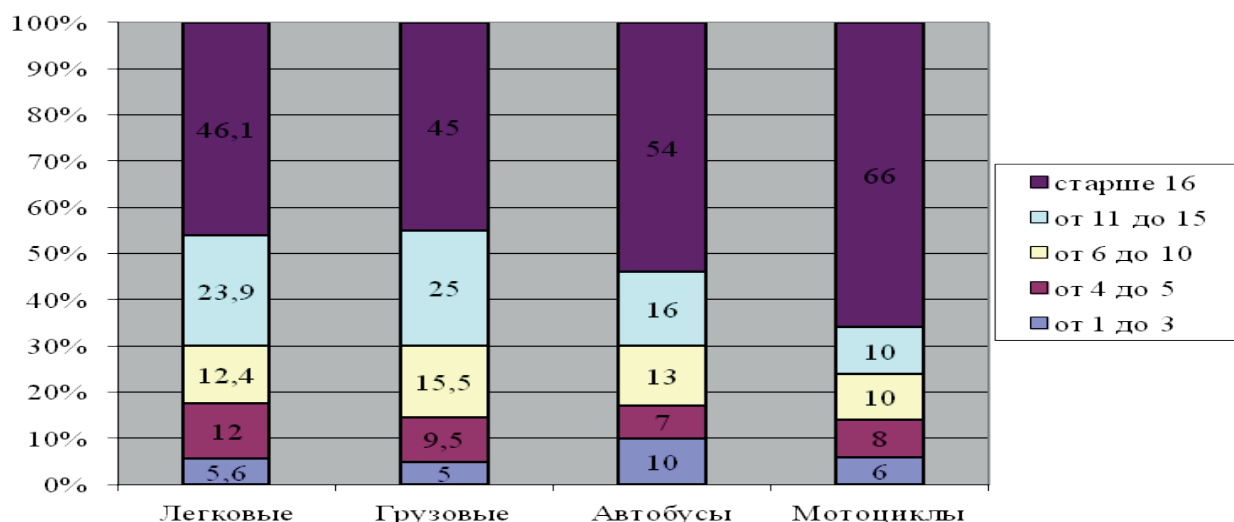


Рисунок 5 – Распределение транспортных средств по сроку эксплуатации

Таблица 2

Значения коэффициента K_v

Тип транспортного средства	K_v
Легковые автомобили	2,14
Грузовые автомобили	2,15
Автобусы	2,11
Мотоциклы	2,16

Тогда выражение (1) для оценки опасности участка маршрута начинающих водителей примет следующий вид:

$$P_{\text{ДТП}} = \sum_{k=1}^n \frac{(N_n t)^k}{k!} e^{-N_n t} K_a K_b K_w K_s K_d K_v K_o K_u K_r K_{\varphi} \quad (2)$$

То есть данная формализованная модель может быть использована в качестве методологической базы для интеллектуальной системы выбора маршрута движения начинающими водителями. Алгоритм работы интеллектуальной системы приведен на рисунке 6.

Работа в интерфейсе системы начинается с регистрации пользователя, при прохождении которой он вводит свои персональные данные. В качестве первоначальной информации он указывает дату рождения и выдачи водительского удостоверения, которые являются исходным источником для выбора системой значения коэффициента K_w и K_s .

Важным является указание наличия хронических заболеваний у данного участника дорожного движения, поскольку система будет анализировать их и выберет максимальное значение для коэффициента K_b в случае наличия двух или более недугов.

Аналогично будет определяться и значение коэффициента K_a . Однако этот параметр будет фиксироваться в динамическом режиме и водитель в любой момент времени сможет указать на изменения в своем самочувствии, а система, в свою очередь, оперативно оценить их влияние на вероятность возникновения аварийно-опасных ситуаций по маршруту движения. В том случае, если у водителя нет хронических заболеваний и жалоб на свое состояние здоровья, то K_b и K_a принимаются равными единице.

Не менее важной является и информация о самом транспортном средстве, на котором будет осуществляться передвижение по маршруту. Ее также необходимо ввести в интерфейс системы с обязательным указанием:

- 1) типа, марки, модели и года выпуска транспортного средства;
- 2) государственного регистрационного знака;
- 3) показания одометра с начала эксплуатации или капитального ремонта автомобиля;
- 4) наличия технических неисправностей.

Введенная информация о водителе и транспортном средстве может быть сохранена пользователем и будет автоматически подгружаться

при последующем входе им в свой личный кабинет. Также корректируется информация о пробеге транспортного средства с начала эксплуатации или капитального ремонта и наличия у него технических неисправностей, влияющих на безопасность движения.

Наиболее динамичным блоком интеллектуальной системы будет подсистема «Дорога». Основными параметрами, которые зарегистрированы в данном элементе, являются:

- 1) интенсивность и состав транспортного потока на участках движения;
- 2) продольный и поперечный профиль УДС;
- 3) категория, класс и геометрические характеристики автомобильных дорог;
- 4) наличие пересечений и примыканий в одном уровне;
- 5) места притяжения транспортных средств и пешеходов;
- 6) наличие освещения в ночное время суток;
- 7) эксплуатационное состояние покрытия проезжей части;
- 8) размещение сооружения обслуживания;
- 9) участки с временными ограничениями движения.

Интенсивность движения на характерных участках маршрута определяется по данным детекторов транспорта, обработки видеоряда с камер наружного наблюдения и регистраторов, установленных в подключенных к системе автомобилей.

При отсутствии возможности фиксации указанной информации оценка интенсивности движения будет осуществляться системой расчетным методом. В качестве исходных данных будут использованы сведения сервиса Яндекс-карты.

Как известно, в данном сервисе свободный режим движения фиксируется зеленым цветом, небольшая загрузка – желтым, предзаторовое состояние – красным и затор – темно-красным. Из практики организации дорожного движения известно [5, 6], что коэффициент загрузки для первого случая равен 0,6, для второго – 0,75, для третьего – 0,9 и для четвертого – 1.

Тогда для расчета интенсивности движения можно применить следующее выражение [7]:

$$N = P_{\text{практ}} \times Z,$$

где N – интенсивность движения;

$P_{\text{практ}}$ – практическая пропускная способность;

Z – коэффициент загрузки.

Значение практической пропускной способности будет выбираться из базы данных согласно категории дороги и количеству полос движения на отдельных участках маршрута [7].

Геометрические характеристики дорог, такие как уклоны и высота над уровнем моря, можно получить из SRTM (Shuttle Radar Topography Mission) – бесплатного ресурса, предоставляющего данные о высоте местности. Также Google Earth

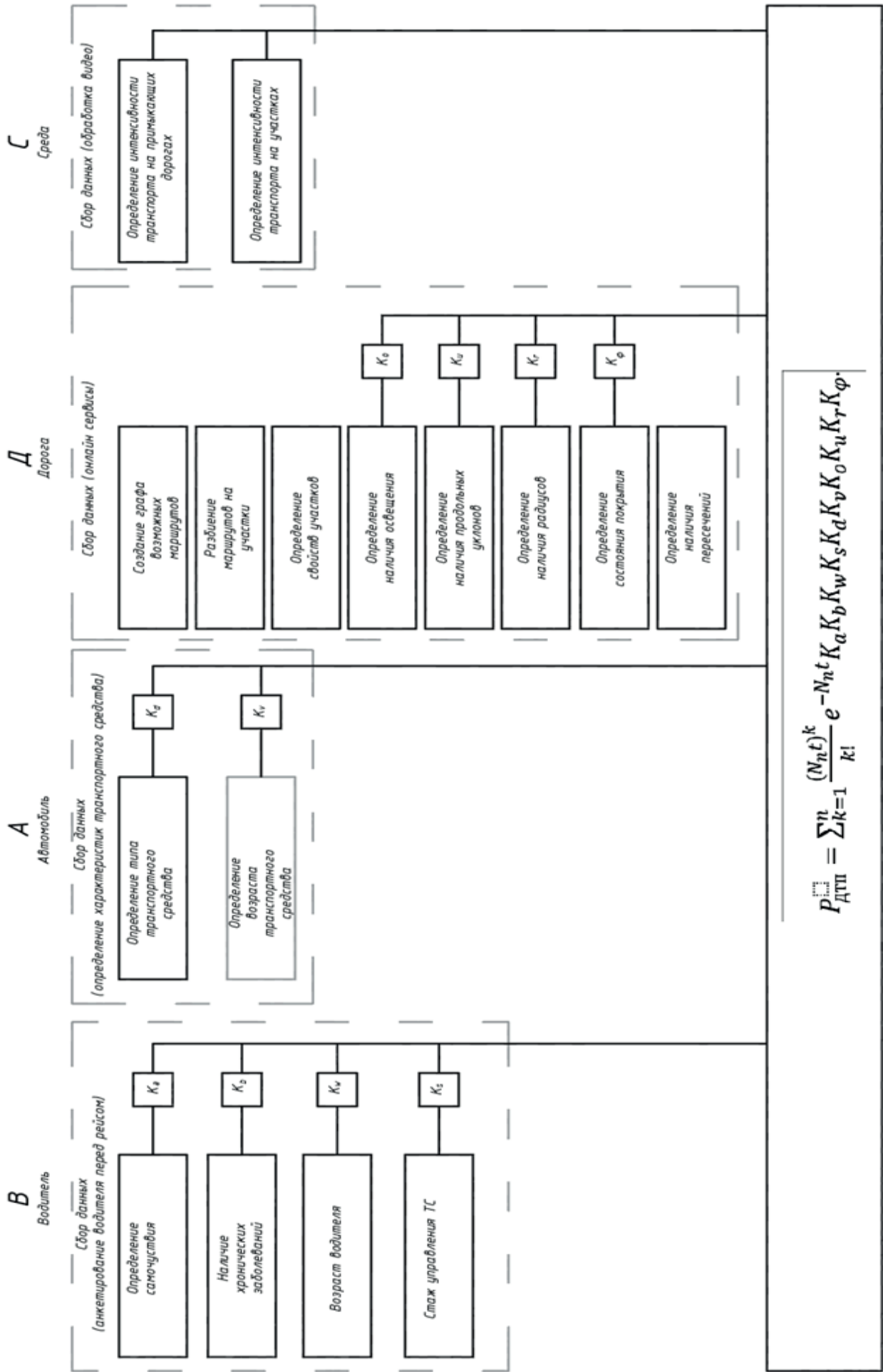


Рисунок 6 – Алгоритм функционирования интеллектуальной системы

предлагает бесплатный доступ к базовым функциям анализа топографии.

Для получения данных о категории, классе и геометрических характеристиках дорог можно использовать OpenStreetMap (OSM). Это бесплатный и открытый проект, который предоставляет детализированные карты с информацией о типах дорог, ширине полос, радиусах поворотов и других характеристиках. Данные в OSM обновляются и поддерживаются сообществом пользователей.

Информацию о перекрестках и примыканиях в одном уровне можно получить также из OpenStreetMap, где пользователи добавляют данные о дорожной инфраструктуре.

Кроме того, Яндекс.Карты предоставляет бесплатный доступ к данным о перекрестках и примыканиях, позволяя анализировать их влияние на движение.

Данные о местах с высокой концентрацией транспортных средств и пешеходов предоставляются Google Places API, который содержит информацию о точках интереса (POI) в рамках бесплатного доступа, и OpenStreetMap, где пользователи добавляют данные о таких зонах, как торговые центры, вокзалы, школы и других общественных местах.

Для оценки освещенности дорог применяются данные от NASA Black Marble, предоставляющего бесплатные спутниковые снимки ночного освещения, а также OpenStreetMap, где пользователи могут указывать информацию о наличии уличного освещения.

Данные о состоянии дорожного покрытия могут быть собраны с помощью OpenStreetCam, предоставляющей доступ к уличным фотографиям, которые могут использоваться для анализа состояния дороги. Также можно использовать информацию, предоставляемую пользователями через платформы Waze, где водители сообщают о дефектах на дороге.

Информация о заправочных станциях, станциях технического обслуживания и других объектах сервиса доступны через Google Places API и OpenStreetMap. Google Places API предоставляет бесплатный доступ к основным данным о местах обслуживания, как и OpenStreetMap.

Актуальные данные о временных ограничениях движения предоставляются через Waze API, который предоставляет информацию в реальном времени о дорожных работах, авариях и других событиях, влияющих на движение. Яндекс.Карты предоставляет данные о временных ограничениях и изменениях в дорожной обстановке.

Подсистема «Среда» в интеллектуальной системе выбора маршрутов ориентирована на учет погодных условий, которые могут непосредственно влиять на безопасность движения. Для получения актуальной информации о погодных условиях можно воспользоваться OpenWeatherMap.

OpenWeatherMap – это онлайн-сервис, предоставляющий доступ к данным о погоде в реальном времени, который может использоваться для учета погодных условий при построении маршрутов в системе обеспечения безопасности движения. Данный ресурс предлагает информацию о текущих погодных условиях, таких как температура, влажность, осадки и скорость ветра, а также прогнозы на ближайшие часы и дни.

Таким образом, в результате исследований предложены методологическая основа и алгоритм функционирования интеллектуальной системы выбора маршрута движения для начинающих водителей, позволяющей им оценить свои возможности еще на этапе планирования поездки. В конечном итоге она будет способствовать снижению аварийности данной категории участников дорожного движения.

Список источников

1. Сборник нормативных документов по обеспечению безопасности движения на автомобильном транспорте / под. ред. В.В. Бокарева. Н. Новгород: ФГУ «Нижегородский УПК АТ», 2008. 476 с.
2. Korchagin V., Pogodaev A., Kliavin V. et al. Scientific Basis of the Expert System of Road Safety // Transportation Research Procedia. 2017. № 20. P. 321–325.
3. Биюшкин Н.А., Ефимов А.Д. Анализ направлений деятельности по повышению эффективности подготовки водительских кадров в Российской Федерации // Современная наука. 2024. № 1. С. 7–11.
4. Ефимов А.Д., Локтионов В.В., Яркина В.Е. др. Анализ принципов построения систем автомобильной маршрутной навигации // Тенденции и проблемы развития современной науки: сборник статей II Международной научно-практической конференции (21 августа 2023 г.). Петрозаводск: МЦНП «Новая Наука», 2023. С. 78–82.
5. Ефимов А.Д., Биюшкин Н.А. Разработка методики оценки вероятности возникновения аварийно-опасных ситуаций на улично-дорожной сети // Современная наука. 2021. № 5. С. 29–33.
6. Khasanov R.I., Saraykin A.I. The integrated simulation model of a promising active safety system for the executive class vehicles // Theoretical & Applied Science. № 2. 2017. С. 101–105.
7. Хасанов Р.И., Сарайкин А.И. ADAS в задаче позиционирования автотранспортных средств в условиях дефицита визуальной информации // Международный технико-экономический журнал. № 3. 2016. С. 36–42.

References

1. Collection of regulatory documents on ensuring traffic safety in road transport / ed. by V.V. Bokarev. N. Novgorod: Federal state institution «Nizhny Novgorod Training and Production Plant of Automobile Transport», 2008. 476 p.
2. Korchagin V., Pogodaev A., Kliavin V. et al. Scientific Basis of the Expert System of Road Safety // Transportation Research Procedia. 2017. № 20. P. 321–325.
3. Biyushkin N.A., Efimov A.D. Analysis of areas of activity to improve the efficiency of training drivers in the Russian Federation // Modern Science. 2024. № 1. P. 7–11.
4. Efimov A.D., Loktionov V.V., Yarkina V.E. et al. Analysis of the principles of constructing automobile route navigation systems // Trends and Problems of Modern Science Development: collection of articles of

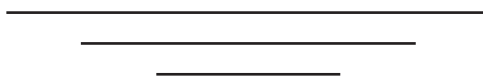
the II International scientific and practical conference (21.08.2023). Petrozavodsk: MCNP «Novaya Nauka», 2023. P. 78–82.

5. Efimov A.D., Biyushkin N.A. Development of a methodology for assessing the probability of occurrence of emergency-dangerous situations on the street and road network // Modern Science. 2021. № 5. P. 29–33.

6. Khasanov R.I., Saraykin A.I. The integrated simulation model of a promising active safety system

for the executive class vehicles // Theoretical & Applied Science. № 2. 2017. P. 101–105.

7. Khasanov R.I., Saraykin A.I. ADAS in the problem of positioning vehicles in conditions of visual information deficiency // International technical and economic journal. № 3. 2016. P. 36–42.



Информация об авторах

А.Д. Ефимов – кандидат технических наук, доцент, заведующий кафедрой «Международные логистические системы и комплексы» ФГБОУ ВО Южно-Российский государственный политехнический университет (НПИ) им. М.И. Платова

Контакты: ул. Просвещения, д. 132, Новочеркасск, Россия, 3464428

Н.А. Биюшкин – старший инспектор по особым поручениям РЭО УГИБДД ГУ МВД России по Краснодарскому краю

Контакты: ул. Старокубанская, д. 86, Краснодар, Россия, 350058

Information about the authors

A.D. Efimov – Candidate of Sciences in Technology, Associate Professor, Head of the Department of International Logistics Systems and Complexes, South-Russian State Polytechnical University (NPI) named after M.I. Platov

Contacts: ul. Prosveshcheniya, d. 132, Novocherkassk, Russia, 3464428

N.A. Biyushkin – Senior Inspector for Special Assignments of the Registration and Examination Department of the State Traffic Safety Inspectorate of the Main Directorate of the Ministry of Internal Affairs of Russia for Краснодар Krai

Contacts: ul. Starokubanskaya, d. 86, Krasnodar, Russia, 350058

*Статья поступила в редакцию 29.01.2025; одобрена после рецензирования 03.03.2025; принята к публикации 10.03.2025.
The article was submitted 29.01.2025; approved after reviewing 03.03.2025; accepted for publication 10.03.2025.*

ПЕРСПЕКТИВЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СРЕДСТВ ИНДИВИДУАЛЬНОЙ МОБИЛЬНОСТИ С ПРИЦЕПОМ

Максим Анатольевич Иваньяков
Научный центр БДД МВД России
mivaniakov@mvd.ru

Аннотация. В статье рассматриваются проблемы использования средств индивидуальной мобильности с прицепами, а также варианты правового регулирования обозначенных проблем в целях повышения безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: средство индивидуальной мобильности, буксировка, прицеп, безопасность дорожного движения
Для цитирования: Иваньяков М.А. Перспективы использования средств индивидуальной мобильности с прицепом // Современная наука. 2025. № 2. С. 26–29.

Original article

PROSPECTS FOR THE USE OF PERSONAL MOBILITY DEVICES WITH A TRAILER

Maxim A. Ivanyakov
Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation
mivaniakov@mvd.ru

Abstract. The article discusses the problems of using means of individual mobility with trailers designed for use with means of individual mobility, as well as options for legal regulation of these problems in order to improve road safety.

Keywords: personal mobility devices, towing, trailer, road safety
For citation: Ivanyakov M.A. Prospects for the use of personal mobility devices with a trailer // Modern Science. 2025. № 2. P. 26–29.

Количество средств индивидуальной мобильности (далее – СИМ) в Российской Федерации стремительно растет, что связано в первую очередь с возникновением спроса среди граждан на использование данного вида средств передвижения.

Широкое распространение на дорогах СИМ обуславливает острую необходимость в проектировании и создании соответствующей инфраструктуры городов, а также в совершенствовании технических требований к ним.

Одной из целей модернизации технических требований к СИМ является правовое регулирование их использования.

Необходимость в регулировании и постоянном совершенствовании правовой системы, затрагивающей СИМ и лиц, использующих их для передвижения, возникает в связи с высокой аварийностью такого транспорта.

Так, согласно аналитическим данным, за 9 месяцев 2024 года зарегистрировано 3 897 дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) с участием СИМ. В таких ДТП ранены 4 052 и погибли 44 человека. При этом следует обратить внимание на то, что за аналогичный период 2023 года такие показатели были значительно ниже – 2 647 ДТП, в которых ранены 2 723 и погиб 31 человек [1].

Несмотря на то, что на сегодняшний день развитию и повышению безопасности СИМ уделяется огромное внимание, следует обратиться к некоторым менее актуальным вопросам, которые в ближайшем будущем также могут быть популяризированы, в частности использование СИМ с прицепом.

В соответствии с пунктом 1.2 Правил дорожного движения Российской Федерации (далее –

ПДД РФ или Правила) прицеп – транспортное средство, не оборудованное двигателем и предназначенное для движения в составе с механическим транспортным средством. Термин распространяется также на полуприцепы и прицепы-ропуски [2].

В свою очередь, СИМ не является механическим транспортным средством (далее – ТС), что следует из его определения. Таким образом, приведенное определение термина «прицеп» не распространяется на СИМ. В то же время п. 24.9 ПДД РФ установлено, что с СИМ разрешено буксировать прицеп, который предназначен для эксплуатации с СИМ [2].

Исходя из трактовки указанного пункта ПДД РФ, прицеп, предназначенный для эксплуатации с СИМ, может перевозить груз или оборудование, при этом вопрос перевозки людей в подобном прицепе в Правилах не урегулирован.

Однако необходимо обратить внимание на некоторые особенности такого ТС, разобрав, какие существуют ограничения, касающиеся такого рода прицепа, а также пробелы законодательства, которые необходимо устранить с целью повышения безопасности на дорогах.

По поводу отсутствия запрета на буксировку в своих трудах высказывался А.Ю. Якимов, который утверждал, что это вызывает серьезную тревогу. В первую очередь такие опасения связаны с тем, что конструкция многих моделей СИМ при использовании их для перемещения чего-либо является опасной не только для пользователей СИМ, но и для других участников дорожного движения [3].

Согласно п. 24.8 ПДД РФ лицам, перемещающимся на СИМ, запрещено перевозить груз, который выступает более чем на 0,5 м по длине и

ширине за габариты, или груз, мешающий управлению. Такие ограничения непременно затрагивают СИМ, но не распространяются на случаи использования прицепа.

В то же время ПДД РФ устанавливают требования к перевозкам грузов ТС, а так как прицеп, предназначенный для эксплуатации с СИМ, сопоставим определению термина «ТС», то данные требования распространяются и на него.

Однако, если применять требования по перевозке грузов к прицепах, предназначенным для эксплуатации с СИМ, возникают некоторые противоречия в части габаритов груза.

Как уже было отмечено ранее, требования п. 24.8 ПДД РФ о том, что запрещается перевозить груз, который выступает более чем на 0,5 м по длине или ширине, относятся к самому СИМ, тогда как п. 23.4 определяет, что груз, выступающий за габариты ТС спереди и сзади более чем на 1 м или сбоку более чем на 0,4 м от внешнего края габаритного огня, должен быть обозначен опознавательными знаками «Крупногабаритный груз», а в темное время суток и в условиях недостаточной видимости, кроме того, спереди – фонарем или световозвращателем белого цвета, сзади – фонарем или световозвращателем красного цвета.

Приведенные пункты ПДД РФ с учетом их толкования могут быть противопоставлены друг другу, так как п. 23.4 позволяет перевозить груз, который выступает сбоку более чем на 0,4 м от внешнего края габаритного огня, с соблюдением приведенных требований, что с учетом габаритов прицепа, предназначенного для эксплуатации с СИМ, будет нарушать п. 24.8.

Пример подобного прицепа, который по своей конструкции способен перевозить груз, габариты которого будут нарушать требования пунктов ПДД РФ, представлен на рисунке 1.



Рисунок 1 – Электросамокат с прицепом, предназначенным для эксплуатации с СИМ

Также, принимая во внимание мнение А.Ю. Якимова о том, что конструкции многих моделей СИМ при использовании их для перемещения чего-либо представляют реальную опасность, с чем нельзя не согласиться, возникает вопрос о реальной возможности использования прицепов, предназначенных для эксплуатации с СИМ, так как положения п. 23.3 ПДД РФ определяют, что перевозка груза допускается при условии, что он не затрудняет управление и не нарушает устойчивость ТС.

На рисунке 2 представлено СИМ (сигвей) с прицепом, который способен перевозить значительный груз, при этом оказывающий негативное влияние на устойчивость и управление СИМ [3].



Рисунок 2 – Сигвей с прицепом

Разрешить указанную проблему возможно, только установив в п. 24.8 ПДД РФ запрет на перевозку груза, который выступает более чем на 0,5 м по длине или ширине за габариты не только самого СИМ, но и используемого с ним прицепа, а также запрет на перевозку груза в прицепе, предназначенном для эксплуатации с СИМ, который мешает или затрудняет управление, а также нарушает устойчивость ТС.

Рассматривая вопрос перевозки груза в прицепе, предназначенном для эксплуатации с СИМ, была упомянута такая формулировка Правил, как «внешний край габаритного огня», которая является одним из элементов требования по перевозке грузов в ТС.

Как отмечено ранее, прицепы, предназначенные для эксплуатации с СИМ, не относятся к прицепах, согласно положениям Правил, но являются ТС. При этом п. 19.1 ПДД РФ устанавливает, что на прицепе в темное время суток и в условиях недостаточной видимости независимо от освещения дороги, а также в тоннелях на движущемся ТС должны быть включены габаритные огни.

Такое требование для прицепов также можно установить и для прицепов, предназначенных для эксплуатации с СИМ. Также следует расширить требования к СИМ, касающиеся их обозначения как ТС на дороге, и для прицепов, эксплуатируемых с ними.

С учетом отмеченного ранее обратимся к п. 24.2(1) ПДД РФ, в котором для СИМ определены условия, при которых на них допускается передвигаться по правому краю проезжей части дороги.

В первую очередь СИМ должно быть оборудовано световозвращателями белого цвета спереди, оранжевого или красного цвета с боковых сторон, красного цвета сзади и фарой (фонарем) белого цвета спереди. Такое условие также можно было бы дополнить требованием оборудовать используемый с СИМ прицеп световозвращателями аналогичного типа с боковых сторон и сзади. Пример расположения боковых световозвращателей оранжевого цвета представлен на рисунке 3.



Рисунок 3 – Прицеп для электросамоката с боковыми световозвращателями

Рассматривая вопрос регулирования порядка использования прицепов, предназначенных для эксплуатации с СИМ, нельзя оставить без внимания такую функцию ТС, как перевозка людей.

В соответствии с пунктом 22.8 ПДД РФ запрещается перевозить людей на грузовом прицепе и в прицепе-даче или же сверх количества, предусмотренного технической характеристикой ТС.

Таким образом, запрет на перевозку людей не распространяется на прицепы, предназначенные для эксплуатации с СИМ. Однако такой вид транспорта теоретически с учетом его технических характеристик и элементов конструкции может быть приспособлен для перевозки человека, что однозначно не является безопасным. Примером могут выступать прицепы, предназначенные для эксплуатации с СИМ, оборудованные для перевозки ребенка (рис. 4).



Рисунок 4 – Прицеп для электросамоката с оборудованным местом для ребенка

В то же время п. 24.8 ПДД РФ устанавливает запрет на перевозку пассажиров СИМ в случаях, когда это не предусмотрено оборудованием или конструкцией СИМ. Однако прицеп, предназначенный для эксплуатации с СИМ, все же является отдельным ТС, а значит, в нем можно перевозить пассажиров.

Такой способ перевозки пассажиров, тем более детей, безусловно, является небезопасным в связи с отсутствием визуального контроля лица, управляющего СИМ, над пассажиром, расположенным в прицепе.

Кроме того, какие-либо законодательные требования и механизмы регулирования такого рода прицепов отсутствуют, что приводит к появлению прицепов, предназначенных для эксплуатации с СИМ, изготовленных кустарным способом, без

соблюдения каких-либо требований и учета технических особенностей.

Решением подобной проблемы может послужить установление в п. 24.8 ПДД РФ полного запрета на перевозку пассажиров в прицепах, предназначенных для эксплуатации с СИМ. На рисунке 5 представлено СИМ с прицепом, оборудованным детским удерживающим устройством, вероятно, изготовленным кустарным способом.



Рисунок 5 – Прицеп для электросамоката с боковыми световозвращателями

В качестве следующего немаловажного направления развития использования прицепов, предназначенных для эксплуатации с СИМ, необходимо рассмотреть вопрос скоростного режима такого транспорта.

Не так давно в Правила были внесены изменения, касающиеся СИМ, в том числе их скоростного режима. Так, в соответствии с п. 24.6 ПДД РФ движение лиц, использующих для передвижения СИМ, разрешается со скоростью не более 25 км/ч.

А.Ю. Якимов отметил, что введение в п. 24.6 ПДД РФ ограничения является обоснованным в связи с тем, что лица, использующие для передвижения СИМ, имеют повышенную уязвимость, например, из-за отсутствия элементов пассивной безопасности, а также передвигаются стоя, что при наличии какого-либо дефекта на дорожном покрытии или неаккуратном маневре может привести к падению [3].

Обратим внимание также на то, что ПДД РФ предусмотрены ограничения скоростного режима для легковых автомобилей в случаях, когда они буксируют прицеп. Так, например, на автомагистрали легковой автомобиль при буксировке прицепа может двигаться со скоростью не более 90 км/ч, а на остальных дорогах – не более 7 км/ч. Данные ограничения связаны в первую очередь с безопасностью и особенностями управления таким видом транспорта.

Учитывая приведенные положения ПДД РФ, для СИМ, передвигающихся с прицепом, логично было бы также установить ограничения скоростного режима, например, не более 15 км/ч. Такое ограничение позволит обеспечить безопасность не только лиц, передвигающихся с использованием СИМ, но и других участников дорожного движения.

Также необходимо остановиться на вопросе, касающемся возможности буксировки СИМ не-

скольких прицепов, предназначенных для эксплуатации с СИМ.

Согласно ПДД РФ для прицепов, которые предназначены для буксировки механическими ТС, установлено, что ограничений по количеству буксируемых прицепов нет, что следует из определения термина «автопоезд» – это механическое ТС, сцепленное с прицепом (прицепами). Однако в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 1 декабря 2023 года № 2060 «Об утверждении Правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства» длина автопоезда не может превышать 20 м [4].

Принимая во внимание обозначенные требования, следует также рассмотреть возможность введения подобных ограничений и для прицепов, предназначенных для эксплуатации с СИМ. Так, с учетом их технических характеристик и особенностей конструкции целесообразно было бы установить ограничение в количестве одного прицепа и длину, которая не должна превышать длину СИМ.

В то же время с учетом приведенных ранее аргументов использование прицепов, предназначенных для эксплуатации с СИМ, является небезопасным, и, возможно, следует вовсе запретить их буксировку.

На сегодняшний день остается открытым вопрос о необходимости присваивания СИМ категорий и подкатегорий ТС с целью предоставления специального права на управление ими. В случае установления такого требования к данному виду ТС целесообразно будет определить, нужно ли устанавливать отдельную категорию или подкатеорию для СИМ, используемых с прицепом, или же достаточно будет установить, например, временной промежуток использования СИМ для передвижения, то есть водительский стаж.

Список источников

1. Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Правовприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2023 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. 120 с.
2. Постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» // Собрание актов Президента и Правительства РФ. 22.11.1993. № 47. Ст. 4531.
3. Якимов А.Ю. Анализ определений понятий и терминов, касающихся различных субъектов и объектов, которые участвуют в дорожном движении // Безопасность дорожного движения. 2023. № 1. С. 21–27. EDN FCLVNE.
4. Постановление Правительства РФ от 1 декабря 2023 г. № 2060 «Об утверждении Правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 05.02.2025).

Reference

1. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Isaev M.M. et al. Law enforcement activities in the field of road safety in 2023: information and analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2024. 120 p.
2. Resolution of the Council of Ministers of the Government of the Russian Federation dated 23.10.1993 № 1090 «On the Rules of the road» // Collection of Acts of the President and Government of the Russian Federation. 22.11.1993. № 47. Art. 4531.
3. Yakimov A.Yu. Analysis of definitions of concepts and terms related to various subjects and objects that participate in traffic // Road Safety. 2023. № 1. P. 21–27. EDN FCLVNE.
4. Decree of the Government of the Russian Federation dated 01.12.2023 № 2060 «On approval of the Rules of movement of heavy and (or) bulky vehicles» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 05.02.2025).

Информация об авторе

М.А. Иваньяков – научный сотрудник отдела научного и технического обеспечения надзорной деятельности Научного центра БДД МВД России

Контакты: ул. Поклонная, д. 17, Москва, Россия, 121293

Information about the author

M.A. Ivanyakov – Researcher of Scientific and Technical Support for Supervisory Activities of the Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

Contacts: ul. Poklonnaya, d. 17, Moscow, Russian, 121293

Статья поступила в редакцию 10.03.2025; одобрена после рецензирования 11.04.2025; принята к публикации 18.04.2025.
The article was submitted 10.03.2025; approved after reviewing 11.04.2025; accepted for publication 18.04.2025.

МОДЕЛИРОВАНИЕ ЧИСЛА ПОГИБШИХ В ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ С УЧЕТОМ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СИТУАЦИИ

¹Ольга Юрьевна Мони́на, ²Евгений Александрович Тума́нов

^{1,2}Научный центр БДД МВД России

¹omonina612@yandex.ru

²tdutybq1974@mail.ru

Аннотация. В статье приводятся результаты решения аналитической задачи, заключающейся в оценке взаимосвязи числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях и индекса физического объема валового внутреннего продукта в рыночных ценах, для расчета прогнозных значений для формирования целевых показателей в сфере безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, дорожно-транспортное происшествие, смертность в дорожно-транспортных происшествиях, вероятностный статистический анализ, прогноз, экономический показатель

Для цитирования: Мони́на О.Ю., Тума́нов Е.А. Моделирование числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях с учетом экономической ситуации // Современная наука. 2025. № 2. С. 30–34.

Original article

MODELING THE FATALITIES RATE IN ROAD TRAFFIC ACCIDENTS TAKING INTO ACCOUNT THE ECONOMIC SITUATION

¹Olga Yu. Monina, ²Evgeniy A. Tumanov

^{1,2}Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

¹omonina612@yandex.ru

²tdutybq1974@mail.ru

Abstract. The article presents the results of solving the analytical task of assessing the relationship between the number of deaths in road accidents and the index of the physical volume of gross domestic product in market prices in order to calculate forecast values for the formation of targets in the field of road safety.

Keywords: road safety, traffic accident, fatalities rate in road accidents, probabilistic statistical analysis, prediction, economic indicator

For citation: Monina O.Yu., Tumanov E.A. Modeling the fatalities rate in road traffic accidents taking into account the economic situation // Modern Science. 2025. № 2. P. 30–34.

Несмотря на достигнутые результаты, смертность и травматизм вследствие дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) в стране остаются серьезной проблемой, имеющей в том числе социально-экономические последствия. Аналитиками отмечается, что ДТП являются весомой причиной смерти детей и молодых людей в возрасте от 5 до 29 лет [1]. Кроме того, большая часть потерь в ДТП приходится на трудоспособную часть населения детородного возраста, следовательно, имеют место демографические последствия.

Заявление о негативном влиянии последствий ДТП на демографическую, социально-экономическую ситуацию в том или ином государстве, уже являясь постулатом, упоминается в виде оценки ущерба в процентах от валового внутреннего продукта (далее – ВВП) в научных публикациях на тему безопасности дорожного движения [1, 2].

Вместе с тем отмечается и обратное. Изменением состояния экономики или событиями в этой сфере объясняется динамика значений показателей дорожно-транспортной аварийности, что является предметом активных исследований.

Так, путем сопоставления данных определено влияние социально-экономических кризисов на безопасность дорожного движения в России [3],

выделены некоторые показатели, которые могут оказывать влияние на снижение количества ДТП с пострадавшими, среди которых повышение стоимости моторного топлива, снижение объемов пассажирских и грузовых перевозок, возможности использования личного и общественного транспорта.

В научном исследовании показателей дорожно-транспортной аварийности в субъектах Российской Федерации в 2011-2020 годах, проведенном Научным центром безопасности дорожного движения МВД России [1], отмечается, что регионы с высоким значением валового регионального продукта, как правило, характеризуются более низкими показателями социального риска (отношение числа погибших на 100 тысяч населения).

Там же на основе данных за десять лет делается вывод, что более чем в половине регионов Российской Федерации установлена высокая или очень высокая обратная зависимость между ростом объемов региональных дорожных фондов и числом погибших в ДТП.

Влияние на рост аварийности социально-экономических причин в сравнении с инфраструктурными отмечают эксперты Института экономики транспорта и транспортной политики НИУ ВШЭ [4], при этом объясняя рост аварийности

на дорогах в период кризиса ухудшением морального состояния населения и водителей в частности.

Анализ многочисленных публикаций позволяет сделать вывод, что влияние экономического развития региона на различные сферы, в том числе на состояние безопасности дорожного движения, не отрицается, при этом рассматривается значительный перечень показателей, выделяются факторы (наиболее значимые показатели) и качественно или количественно оцениваются степень, направление и вероятность взаимодействия.

Из наиболее традиционных численно измеримых показателей, по которым доступны статистические данные, обеспечивающие возможность приемлемого качества моделирования, можно упомянуть экономические показатели, связанные с ВВП (в текущих ценах, трлн руб.; номинал в млрд долл. США; на душу населения; паритет покупательной способности; рост ВВП в процентах), а также уровень инфляции, безработицы в процентах, государственный долг в % от ВВП. В качестве одного из выводов обращает на себя внимание тот факт, что значительный рост инфляции сопровождается снижением числа погибших в ДТП. Можно предположить, что сокращаются реальные доходы и, следовательно, длительность использования транспортных средств [5].

Среди курьезных показателей для сопоставления на межстрановом уровне рассматривались «индекс человеческого развития (Human Development Index)» и Big Mac Index [6].

В данной работе рассмотрена взаимосвязь числа погибших в ДТП и индекса физического объема валового внутреннего продукта в рыночных ценах в Российской Федерации с целью использования для прогнозирования значений целевых показателей на 2025–2030 годы.

Для выявления характера указанной взаимосвязи требуется создание аналитической модели в виде уравнения, в которое линейным образом входит рассматриваемый экономический показатель (фактор).

Ранее решалась задача из предположения, что число погибших в ДТП зависит от факторов, принимающих при каждом наблюдении конкретные значения [7].

Величина Y полагается нормально распределенной случайной величиной с центром в точке $\bar{y}$, являющейся математическим ожиданием (в рассматриваемом случае числа погибших в ДТП) и представляемой в общем виде как:

$$\bar{y} = \sum_{i=1}^n b_i \cdot x_i + a_0, \quad (1)$$

где a_0, b_i ($i = 1, \dots, n$) – параметры;

n – число факторов;

x_i – значения рассматриваемых факторов ($i = 1, \dots, n$).

Для каждой из k реализаций модель представляется в виде

$$(y_k + \Delta_k) = \sum_{i=1}^n (b_i + \alpha_i) \cdot x_i^k + (a_0 + \delta), \quad (2)$$

где k – номер реализации;

Y_k – значение показателя аварийности в k -ом наблюдении (реализации).

$\delta, \Delta_k, \alpha_i$ – взаимно некоррелированные случайные величины с нулевым математическим ожиданием и нормальным распределением.

Были рассмотрены основные характеристики экономического состояния России по данным Международного валютного фонда и Росстата, а также число погибших в ДТП (табл. 1). В результате выявлена взаимосвязь числа погибших в ДТП в Российской Федерации и величины ВВП, построена математическая модель в виде регрессионного уравнения, получены соответствующие прогнозные значения до 2030 года. Прогнозирование ВВП и числа погибших в ДТП проведено в соответствии с предположением относительно стабильных величин инфляции и роста валового внутреннего продукта.

Однако начиная с 2021 года отмечается повышенный рост ВВП, в том числе за счет инфляции. Поэтому при прогнозировании числа погибших резкое изменение указанных показателей на большом временном отрезке не позволяет использовать ВВП в текущих ценах для решения указанной задачи. Ниже сделана попытка использовать в качестве базового показателя индекс физического объема валового внутреннего продукта в рыночных ценах в соответствии с применяемой Росстатом методологией СНС 2008 (отношение данных о ВВП за минусом инфляции последующего года к предыдущему) [8]. Принимая индекс 2004 года за единицу, получаем относительные значения индекса как отношение последующего к предыдущему реального (физического) ВВП (табл. 1).

Таблица 1

Число погибших в ДТП в Российской Федерации и индекс физического объема ВВП

Год	Погибло, человек	Индекс
2005	33957	1,064
2006	32724	1,1512
2007	33308	1,2491
2008	29936	1,3141
2009	26084	1,2116
2010	26567	1,2661
2011	27953	1,3205
2012	27991	1,3733
2013	27025	1,3981
2014	26963	1,4079
2015	23114	1,3797
2016	20308	1,3825
2017	19088	1,4073
2018	18214	1,4467
2019	16981	1,4786
2020	15788	1,4386
2021	14874	1,5235
2022	14172	1,5052
2023	14504	1,5594

Уравнение регрессии числа погибших $\bar{y}_i$ и выбранного показателя на основе данных 2005–2023 годов получено в трех вариантах в зависимости от года, соответствующего индексу физического объема ВВП (совпадает (x_i), предшествующий (x_{i-1}), на два года ранее (x_{i-2}).

$$1. \bar{y}_i = -45222,987 \cdot x_i + 85252,86,$$

где x_i – индекс, соответствующий i -му году.

Для расчета используется значение индекса одоименного года. Коэффициент корреляции фактического и расчетного значений – 0,8686, а ранговый коэффициент корреляции – 0,8719.

Результаты расчетов (модельные) и фактические значения числа погибших в ДТП в Российской Федерации представлены на рисунке 1.1.

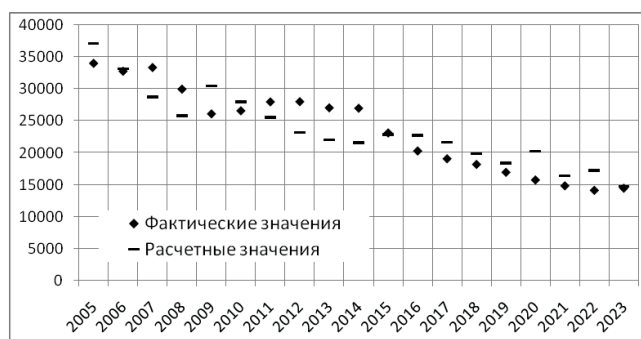


Рисунок 1.1 – Модельные и фактические значения числа погибших в ДТП в Российской Федерации (без смещения)

$$2. \bar{y}_i = -41453,554 \cdot x_{i-1} + 78898,648,$$

где x_i – индекс, соответствующий i -му году.

В этом случае для расчета числа погибших используется значение индекса предшествующего года (x_{i-1}). Это обеспечивает увеличение коэффициента корреляции фактического и расчетного значений – 0,8908, а рангового коэффициента корреляции – до 0,92105.

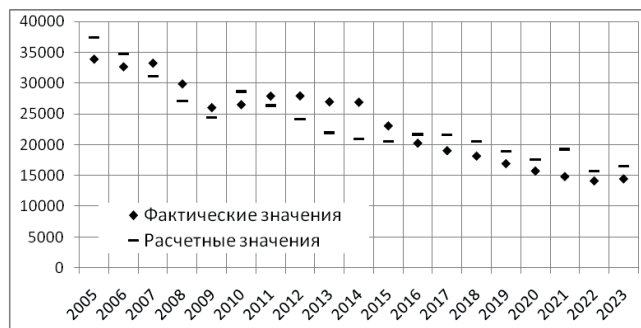


Рисунок 1.2 – Модельные и фактические значения числа погибших в ДТП в Российской Федерации (при сдвиге на 1 год)

3. При сдвиге на два года (x_{i-2}) обеспечивается максимум коэффициента корреляции фактического и расчетного значений, равного 0,9017, ранговый коэффициент корреляции – 0,9319 (количество точек 18).

В этом случае уравнение регрессии имеет вид:

$$\bar{y}_i = -40712,256 \cdot x_{i-2} + 76948,172,$$

где x_i – индекс, соответствующий i -му году.

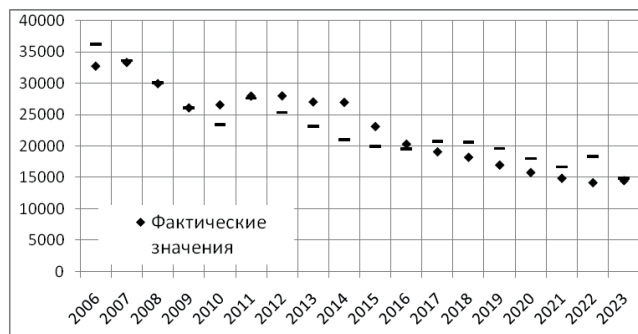


Рисунок 1.3 – Модельные и фактические значения числа погибших в ДТП в Российской Федерации (при сдвиге на 2 года)

На последнем рисунке наблюдается наилучшее совпадение расчетных и фактических значений в отдельные годы, а характер расчетной кривой достаточно близко повторяет размещение фактических данных.

Для расчетов со сдвигом на три года отмечается меньшее совпадение (коэффициент корреляции равен 0,8875, ранговый коэффициент корреляции – 0,9167), поэтому для дальнейших исследований принимается вариант со сдвигом на два года.

Расхождение между модельными и фактическими значениями объясняется случайным характером рассматриваемых величин и учитывается с помощью доверительных оценок для коэффициентов уравнения. Доверительные оценки случайных величин находятся путем последовательности расчетов [9].

Вероятность влияния фактора на критерий рассчитана с доверительной вероятностью 0,9; 0,95 и 0,98.

Уравнение регрессии с доверительными оценками числа погибших и ВВП:

$$y_i \pm \Delta_i = -(40712,256 \pm b) \cdot x_{i-2} + (76948,17 \pm a)$$

Доверительная оценка для числа погибших в ДТП y_0 рассчитывается по формуле:

$$y_0 \pm \frac{t \cdot s}{n-2} \sqrt{\frac{n^2 \cdot (x_0 - \bar{x})^2}{n \cdot \sum x_i^2 - (\sum x_i)^2} + 1},$$

где x_0, y_0 – соответственно значения индекса и числа погибших в ДТП.

Для доверительной вероятности
 0,9: $a = 1178,934$, $b = 8522,477$;
 0,95: $a = 1431,466$, $b = 10348,03$;
 0,98: $a = 1744,093$, $b = 12607,99$.

Величина доверительной вероятности 0,9 означает, что в этом случае 90% значений находится в пределах доверительного интервала.

Средние прогнозные значения числа погибших с 2024 по 2030 год, минимальные и максимальные значения для трех вариантов величины доверительного отклонения приведены в таблице 2. В качестве примера на рисунке 2 представлена графическая интерпретация значений с доверительной вероятностью 0,9.

Таблица 2
Прогнозные значения числа погибших в ДТП с доверительными отклонениями от среднего значения

Год	Прогноз (среднее значение)	Доверительное отклонение с вероятностью			Значение (для 0,9)		Значение (для 0,95)		Значение (для 0,98)	
		0,9	0,95	0,98	min	max	min	max	min	max
2024	15666	1950	2368	2885	13716	17616	13298	18034	12781	18551
2025	13460	2335	2835	3454	11125	15795	10625	16295	10006	16914
2026	12031	2598	3154	3843	9434	14629	8877	15185	8189	15874
2027	10571	2873	3489	4251	7697	13444	7082	14060	6320	14822
2028	9077	3161	3838	4676	5916	12238	5239	12916	4401	13754
2029	7041	3560	4323	5267	3481	10601	2719	11364	1774	12308
2030	4944	3977	4829	5884	967	8921	115	9773	0	10828

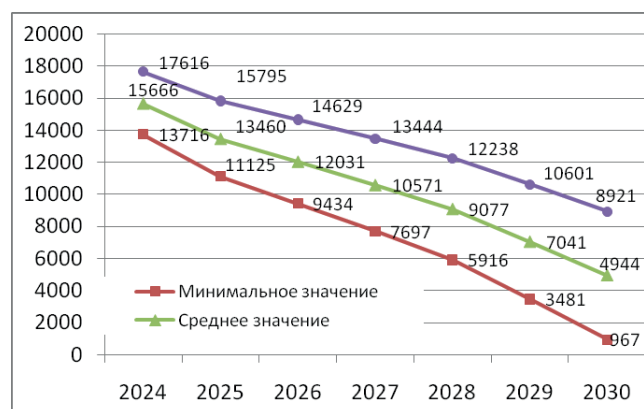


Рисунок 2 – Прогнозное значение числа погибших в ДТП и коридор возможных отклонений (доверительная вероятность 0,9)

Очевидно, что в более поздний период относительно времени построения прогноза значения имеют большее отклонение.

В прогнозе отмечается тенденция к сокращению числа погибших в ДТП. Лучшее совпадение наблюдается при смещении фактора на два года, то есть на этот период значение числа погибших отстает от индекса (экономического фактора). Дополнительно следует отметить, что рассмотренный

фактор трудно прогнозируем, особенно на современном этапе развития страны.

По итогам сопоставления результатов двух вариантов моделирования значения числа погибших для дальнейших расчетов значений целевых показателей (социальный риск, транспортный риск) результаты, полученные в предположении относительно стабильных величин инфляции и роста ВВП [6], предпочтительнее, поскольку при одинаковой вероятности меньше доверительный интервал (отклонения).

Список источников

1. Баканов К.С., Ляхов П.В., Антонов С.Н. и др. Состояние и тенденции безопасности дорожного движения в Российской Федерации в 2011–2020 годах: аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022. 368 с.
2. Печатнова Е.В., Рябец О.П. Дорожно-транспортная аварийность как социально-экономическая проблема // Форум молодых ученых. 2018. № 11-2(27). С. 385–389.
3. Митрошин Д.В., Баканов К.С., Мазурчук Т.М. Влияние социально-экономических кризисов на безопасность дорожного движения в России // ЭТАП: Экономическая Теория, Анализ, Практика. 2021. № 1. С. 141–151. DOI 10.24412/2071-6435-2021-1-141-151. EDN BIQFEM.
4. Аварии уперлись в дороги // URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6125563> (дата обращения: 28.01.2025).
5. Капитанов В.Т., Мони́на О.Ю., Сильянов В.В. и др. Прогноз числа погибших в ДТП на основе социально-экономических показателей // Наука и техника в дорожной отрасли. 2017. № 4.
6. Чубуков А.Б., Капитанов В.Т., Мони́на О.Ю. и др. Расчет числа погибших в ДТП на основе социально-экономических показателей // Наука и техника в дорожной отрасли. 2014. № 3.
7. Мони́на О.Ю., Капитанов В.Т. Оценка взаимосвязи числа погибших в ДТП и валового внутреннего продукта в Российской Федерации с целью ее использования для прогнозирования // Наука и техника в дорожной отрасли. 2025. № 1.
8. Приказ Росстата от 7 сентября 2018 г. № 547 «Об утверждении официальной статистической методологии стоимостной оценки запасов потребительских товаров долговременного пользования в домашних хозяйствах населения для отражения в справочной статье баланса активов и пассивов системы национальных счетов» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 28.01.2025).
9. Смирнов Н.В., Дунин-Барковский И.В. Курс теории вероятностей и математической статистики для технических приложений. М.: Наука, 1969. 512 с.

References

1. Bakanov K.S., Lyakhov P.V., Antonov S.N. et al. Status and trends of road safety in the Russian Federation in 2011-2020: analytical review. M.: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2022. 368 p.
2. Pechatnova E.V., Ryabets O.P. Road traffic accidents as a socio-economic problem // Forum of young scientists. 2018. № 11-2(27). P. 385–389.
3. Mitroshin D.V., Bakanov K.S., Mazurchuk T.M. The impact of socio-economic crises on road safety in Russia. M.: ETAP: Economic Theory, Analysis, Practice, 2021. № 1. P. 141–151.
4. Accidents hit the roads // URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6125563> (date of access: 28.01.2025).
5. Kapitanov V.T., Monina O.Yu., Silyanov V.V. et al. Forecast of the number of fatalities in road accidents based

on socio-economic indicators. M.: Science and Technology in the Road Industry. 2017. № 4.

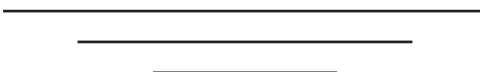
6. Chubukov A.B., Kapitanov V.T., Monina O.Yu. et al. Calculation of the number of fatalities in road accidents based on socio-economic indicators. Science and Technology in the Road Industry. 2014. № 3.

7. Monina O.Yu., Kapitanov V.T. Assessment of the relationship between the number of fatalities in road accidents and the gross domestic product in the Russian Federation in

order to use it for forecasting. Science and Technology in the Road Industry. 2025. № 1.

8. Order of Rosstat dated 07.09.2018 № 547 «On approval of the official statistical methodology for the valuation of stocks of durable consumer goods in households for reflection in the reference article of the balance of assets and liabilities of the system of national accounts» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 28.01.2025).

9. Smirnov N.V., Dunin-Barkovskij I.V. Course in probability theory and mathematical statistics for technical applications. M.: Nauka, 1969. 512 p.



Информация об авторах

О.Ю. Мони́на – ведущий научный сотрудник отдела научного и технического обеспечения деятельности по надзору за участниками дорожного движения Научного центра БДД МВД России

Е.А. Тума́нов – заместитель отдела научного и технического обеспечения деятельности по надзору за участниками дорожного движения Научного центра БДД МВД России

Контакты: ул. Поклонная, д. 17, Москва, Россия, 121293

Information about the authors

O.Yu. Monina – Leading Researcher of the Department of Scientific and Technical Support of Activities on Supervision of Road Users of the Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

E.A. Tumanov – Deputy of the Department of Scientific and Technical Support of Activities on Supervision over Road Users of the Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

*Статья поступила в редакцию 10.02.2025; одобрена после рецензирования 12.03.2025; принята к публикации 21.03.2025.
The article was submitted 10.02.2025; approved after reviewing 12.03.2025; accepted for publication 21.03.2025.*

СОВРЕМЕННЫЕ ПОДХОДЫ К ОРГАНИЗАЦИИ БЕЗОПАСНОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

¹Алла Александровна Набока, ²Елена Анатольевна Чеченева

¹Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина

²Управление Госавтоинспекции УМВД России по Белгородской области

¹alla_naboka@mail.ru

²checheneva.elena.73@mail.ru

Аннотация. В статье рассматриваются новые подходы к организации безопасного взаимодействия участников дорожного движения в опасных для жизни и здоровья условиях. Рассматриваются основные факторы, влияющие на поведение водителей транспортных средств и пешеходов в стрессовой ситуации. Приводится обоснование учёта факторов при составлении примерных образовательных программ для кандидатов в водители. Вносятся предложения по новым формам подготовки участников дорожного движения для решения ключевых задач, направленных на снижение аварийности, случаев гибели и травмированности участников дорожного движения в результате дорожно-транспортных происшествий в условиях внешних угроз их жизни и здоровью.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, участники дорожного движения, транспортное средство, подготовка водителей, стрессоустойчивость водителей

Для цитирования: Набока А.А., Чеченева Е.А. Современные подходы к организации безопасного взаимодействия участников дорожного движения // Современная наука. 2025. № 2. С. 35–39.

Original article

MODERN APPROACHES TO ORGANIZING SAFE INTERACTION OF ROAD USERS

¹Alla A. Naboka, ²Elena A. Checheneva

¹Putilin Belgorod Law Institute of Ministry of the Interior of Russia

²Department of the State Traffic Inspectorate of the Ministry of Internal Affairs of Russia for the Belgorod Region

¹alla_naboka@mail.ru

²checheneva.elena.73@mail.ru

Abstract. The article discusses new approaches to organizing safe interaction between road users in life-threatening and health-threatening conditions. The main factors influencing the behavior of vehicle drivers and pedestrians in a stressful situation are considered. The rationale for taking into account factors when drawing up sample educational programs for driver candidates is provided. Proposals are made for new forms of training road users to solve key problems aimed at reducing accidents, deaths and injuries of road users as a result of road accidents in conditions of external threats to their life and health. Keywords: road safety, road users, vehicle, driver training, driver stress tolerance.

Keywords: road safety, road users, vehicle, driver training, driver stress tolerance

For citation: Naboka A.A., Checheneva E.A. Modern approaches to organizing safe interaction of road users // Modern Science. 2025. № 2. P. 35–39.

Сложная оперативная обстановка в условиях проведения специальной военной операции, общее состояние аварийности на территории Белгородской области, в том числе детского дорожно-транспортного травматизма, внутрирегиональные миграционные процессы и введение вынужденных ограничений, связанных с дистанционным и смешанным образованием, а также с трудовой деятельностью части населения региона, диктуют поиск новых форм подготовки участников дорожного движения с учетом новых ситуаций в условиях режима контртеррористической операции.

В научной литературе справедливо отмечается, что причина правонарушения всегда имеет первостепенный характер и выражается в действии (бездействии), обстоятельствах и условиях либо их сочетании, которые привели к правонарушению, только взаимодействие причин и условий порождает следствие [1].

Необходимость создания новых адаптированных образовательных, методических и про-

светительских инструментов вызвана еще и тем, что предстоящий весенне-летний сезон несет дополнительные риски, связанные с увеличением интенсивности движения и использованием вело-, мототранспортных средств и средств индивидуальной мобильности.

Для объективности выдвинутых предложений на территории региона проведен анализ аварийности за 2024 год, и рассмотрены факты дорожно-транспортных происшествий на примере событий, произошедших в г. Белгороде в период объявления сигнала «ракетной опасности» (показатели сформированы на основе данных по объявленным сигналам, предоставленным ГУ МЧС России по Белгородской области по официальному запросу управления Госавтоинспекции УМВД России по Белгородской области).

При фактическом снижении всех основных показателей аварийности по вине водителей (ДТП, погибло, ранено) в Белгороде в результате 167 ДТП погибли 4 и получили ранения 223 человека (рис. 1).

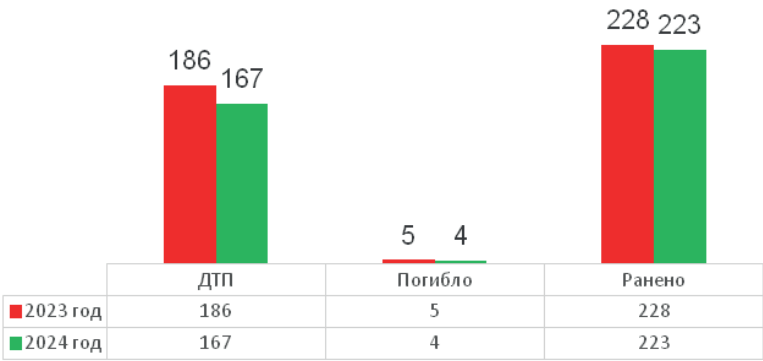


Рисунок 1 – Основные показатели аварийности по вине водителей в г. Белгороде за 2023-2024 годы

Однако данные, представленные на рисунке 1, свидетельствуют о росте ДТП и тяжести их последствий по вине водителей, не имеющих права на управление транспортными средствами, в состоянии опьянения, а также на пешеходных переходах, в том числе по причине нарушения правил проезда пешеходных переходов и несоответствия скорости конкретным условиям. Также отмечается рост ДТП с участием несовершеннолетних до 16 лет.

Особого внимания заслуживает тот факт, что в 2024 году на территории г. Белгорода в период объявления сигнала ракетной опасности зарегистрировано более 100 дорожно-транспортных происшествий, 8 из которых с пострадавшими. В таких ДТП 1 человек погиб и 7 получили ранения. Одно ДТП зарегистрировано с участием несовершеннолетнего пешехода, в котором 1 ребенок получил травмы (рис. 2).

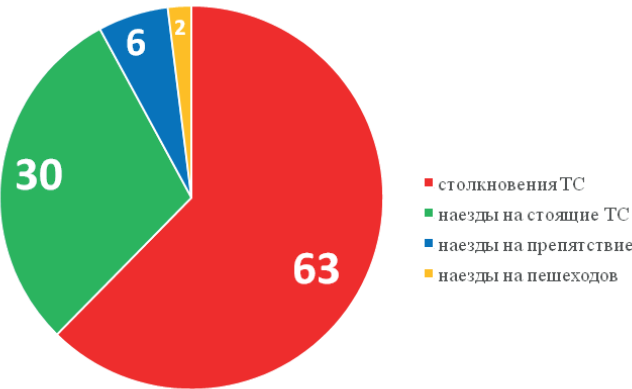


Рисунок 2 – Виды ДТП в период действия сигнала ракетной опасности



Рисунок 3 – Причины ДТП с пострадавшими в период действия сигнала ракетной опасности

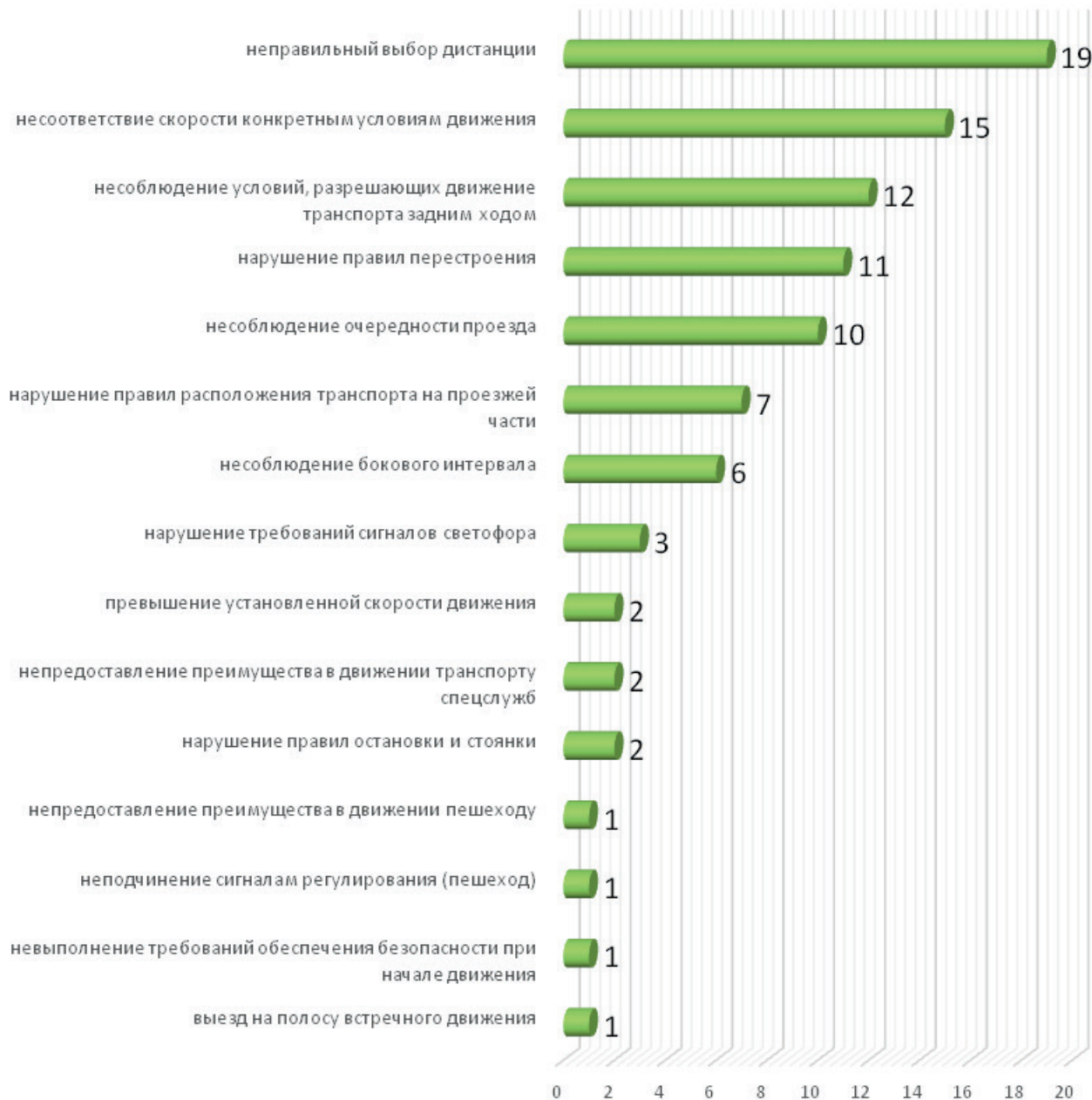


Рисунок 4 – Причины ДТП в период действия сигнала ракетной опасности

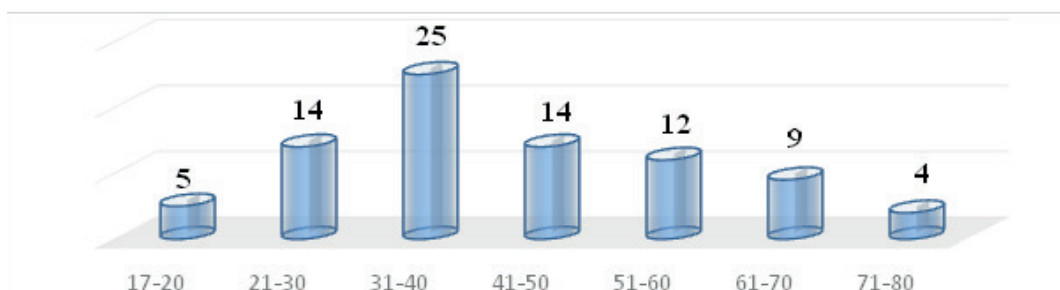


Рисунок 5 – Возраст водителей транспортных средств по вине которых произошло ДТП в период действия сигнала «Ракетной опасности»

Показательным примером можно считать событие, связанное с наездом на несовершеннолетнего. Во время объявления сигнала ракетной опасности 11-летний подросток, игнорируя требования сигналов светофора, вышел на про-

езжую часть, чтобы по кратчайшему пути добраться до укрытия.

Современные исследователи обращают внимание на ключевые моменты поведения современного водителя и общей ситуации на доро-

гах: сохранение психологического здоровья за рулем, профилактика агрессивного поведения водителей, повышение стрессоустойчивости и формирование адекватного поведения в стрессовых ситуациях на дорогах [2].

При формировании предложений по новым адаптированным формам подготовки участников к безопасному участию в дорожном движении авторы предположили, что стартовым кластером могут стать специализированные образовательные учреждения по подготовке водителей и соответствующие примерные программы обучения, в которых будут учтены психологические факторы: индивидуально-типологические особенности личности, психофизиологические процессы, личностные качества, уровень стрессоустойчивости, способность к освоению новых знаний и умений.

Индивидуально-типологические особенности личности – это врожденные особенности человека, проявляющиеся в его поведении: тип темперамента, конституциональные, гендерные особенности, доминирующие инстинкты.

Они влияют на реакцию, стиль, особенности вождения, поведение в экстремальных ситуациях, принятие решений в сложных ситуациях на дороге. Сотрудникам автошкол важно научиться распознавать эти особенности для повышения качества обучения.

Качества личности – это совокупность характеристик, которые определяют поведение, реакции и взаимодействие с окружающими. Таким образом, характер накладывает определенную печать на все проявления и действия личности.

Психофизиологические процессы: память, внимание, воображение, речь, мышление, ощущение, восприятие, – выступают в качестве регуляторов поведения человека. На их основе и с учетом их особенностей формируются знания и опыт человека, развиваются навыки и умения.

Благодаря развитию данных процессов человек воспринимает окружающий мир, познает его, ориентируется в различных ситуациях и сознательно действует. Одними из факторов, влияющих на поведение человека на дороге, являются уровень стрессоустойчивости и стиль реагирования на стрессовую ситуацию.

Специалистам, обучающим начинающих водителей навыкам безопасного и уверенного управления автомобилем, необходимо учитывать механизмы психологической защиты начинающего водителя, возникающие в стрессовой ситуации. В процессе обучения следует выработать стратегии поведения в стрессовых ситуациях для каждого обучающегося.

Способность к освоению новых знаний и умений. Речь идет как о самом кандидате, так и об умении инструктора донести материал до каждого обучающегося. Именно от этого зависит полнота усвоения полученных знаний.

Поэтому в целях повышения продуктивности подготовки начинающих водителей и формирования культуры вождения на дорогах предлагается в образовательных учреждениях, которые имеют профильные программы по подготовке преподавателей автошкол, специализированных центрах подготовки инструкторов, а также в автошколах ввести обучение (переподготовку) преподавателей образовательных учреждений, осуществляющих подготовку водителей (мастеров, инструкторов), базовым навыкам психологической диагностики и сопровождения учебного процесса.

Кроме того, считаем важным введение на начальном этапе обучения обязательного входного тестирования будущих водителей с использованием соответствующих методик с целью ознакомления кандидатов в водители со своими психологическими процессами и в то же время приспособления инструкторов автошкол к ведению образовательной деятельности.

Также внепрограммным продуктом специализированных образовательных учреждений могут стать ознакомительные практики кандидатов в водители с индивидуальными приемами самоконтроля в стрессовой ситуации.

В рассматриваемой сфере обеспечения личной безопасности в современных условиях знание данных приемов имеет большое значение для формирования психоэмоционального климата, в том числе в отдельно взятой семье кандидата в водители.

Детализируя показатели аварийности в период объявления сигнала ракетной опасности и рассматривая водителя как родителя, можно выделить общий образовательный кластер для реализации адаптированных форм подготовки всех участников к безопасному участию в дорожном движении.

Так, в случае введения в общеобразовательных организациях дисциплин, направленных не только на усвоение правил дорожного движения, но и на выработку стрессоустойчивости, обучающимся и их законным представителям будет легче ориентироваться в сложных и непредвиденных ситуациях.

Известно, что детям трудно правильно оценить дорожно-транспортную ситуацию, они не способны быстро принять решение, соотнести скорость движения транспортного средства с расстоянием, на котором оно находится, предвидеть возможные варианты поведения водителя.

Более того, в экстремальной ситуации и в случаях, когда ребенок поставлен перед срочным выбором, как поступить, он легко впадает в состояние незащищенности. Чем труднее ситуация для ребенка и чем большую сообразительность и скорость в принятии решения ему необходимо проявить, тем сильнее развивается торможение в центральной нервной системе.

Образуется замкнутый круг: чем опаснее ситуация, тем ребенок медленнее принимает решение, и тем выше вероятность того, что оно будет неправильным [3].

На наш взгляд, создание и развитие современной адресной программы семейного воспитания позволит использовать активные методы пропаганды безопасности дорожного движения, а также реализовывать весь спектр задач по подготовке всех участников дорожного движения, в том числе при угрозе жизни и здоровью.

Проблема нарушения правил дорожного движения существовала на разных стадиях развития общества [4]. Организация безопасного взаимодействия участников дорожного движения – задача комплексная и многогранная. Только интегрированный подход, основанный на постоянном мониторинге ситуации и адаптации к изменяющимся условиям, позволит существенно повысить безопасность на дорогах.

Список источников

1. Антонов С.Н. К вопросу о значимости профилактики правонарушений в области дорожного движения

// Безопасность дорожного движения. 2025. № 1. С. 8–13.

2. Васильева Т.Н., Федотова И.В., Некрасова М.М., Зуев А.В. Психологическое сопровождение подготовки будущих водителей и наша безопасность на дорогах // Безопасность и охрана труда. 2017. № 2(71). С. 44–48.

3. Чванов В.В. Методы оценки повышения безопасности дорожного движения с учетом условий работы водителя. М.: ИНФРА-М, 2010. С. 60.

4. Чичерина М.П. Виктимологический анализ и профилактика дорожно-транспортных происшествий, совершаемых водителями частных легковых автомобилей: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2001. 20 с.

References

1. Antonov S.N. On the importance of preventing traffic offences // Road Safety. 2025. № 1. P. 8–13

2. Vasilyeva T.N., Fedotova I.V., Nekrasova M.M., Zuev A.V. Psychological support for the training of future drivers and our safety on the roads // Safety and Labor Protection. 2017. № 2(71). P. 44–48.

3. Chvanov V.V. Methods of evaluation of road safety improvement taking into account the driver's working conditions. M.: INFRA-M, 2010. P. 60.

4. Chicherina M.P. Victimological analysis and prevention of road accidents committed by drivers of private passenger cars: autoref. dis. ... Candidate of Sciences in Jurisprudence. M., 2001. 20 p.

Информация об авторах

А.А. Набока – кандидат психологических наук, старший преподаватель кафедры управления и административной деятельности органов внутренних дел Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина
Контакты: ул. Горького, д. 71, Белгород, Россия, 308024

Е.А. Чеченева – заместитель начальника отдела организационно-аналитической работы и пропаганды безопасности дорожного движения Управления Госавтоинспекции УМВД России по Белгородской области
Контакты: ул. Николая Чумичова, д. 102А, Белгород, Россия, 308000

Information about the authors

A.A. Naboka – Candidate of Sciences in Psychology, Senior Lecturer at the Department of Management and Administrative Activities of Internal Affairs Bodies Putilin Belgorod Law Institute of the Ministry of the Interior of Russia
Contacts: ul. Gor'kogo, d. 71, Belgorod, Russia, 308024

E.A. Checheneva – Deputy Head of the Department of Organizational and Analytical Work and Promotion of Road Safety Department of the State Traffic Inspectorate of the Ministry of Internal Affairs of Russia for the Belgorod Region
Contacts: ul. Nikolaya Chumichova, d. 102A, Belgorod, Russia, 308000

Статья поступила в редакцию 06.02.2025; одобрена после рецензирования 06.03.2025; принята к публикации 17.03.2025.
The article was submitted 06.02.2025; approved after reviewing 06.03.2025; accepted for publication 17.03.2025.

ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ПЕРИОД С 2024 ПО 2029 ГОД

Анна Александровна Турищева

Научный центр БДД МВД России

aturishcheva2@mvd.ru

Аннотация. В статье рассмотрены основные направления Европейского союза в области обеспечения безопасности дорожного движения на период с 2024 по 2029 год, а также рекомендации Европейского совета по безопасности на транспорте относительно разработки и реализации комплексных мер, направленных на достижение нулевого уровня погибших в результате дорожно-транспортных происшествий к 2050 году и промежуточной цели по сокращению вдвое числа погибших к 2030 году.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, подход «Безопасная система», Safe System, дорожно-транспортное происшествие, Европейский союз, ЕС, участники дорожного движения, транспортное средство, стратегические цели в области обеспечения безопасности дорожного движения

Для цитирования: Турищева А.А. Приоритетные направления Европейского союза в области обеспечения безопасности дорожного движения на период с 2024 по 2029 год // Современная наука. 2025. № 2 . С. 40–45.

Original article

PRIORITY AREAS FOR THE EUROPEAN UNION IN THE FIELD OF ROAD SAFETY FOR THE PERIOD 2024-2029

Anna A. Turishcheva

Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

aturishcheva2@mvd.ru

Abstract. The article examines the main priority areas of the European Union in the field of road safety for the period from 2024 to 2029, as well as the recommendations of the European Transport Safety Council on the development and implementation of comprehensive measures aimed at achieving zero road traffic fatalities by 2050 and an intermediate goal of halving the number of fatalities by 2030.

Keywords: road safety, Safe System approach, Safe System, road traffic accident, European Union, EU, road users, vehicle, strategic goals in the field of road safety

For citation: Turishcheva A.A. Priority areas of the European Union in the field of road safety for the period from 2024 to 2029 // Modern Science. 2025. № 2. P. 40–45.

Проблема дорожно-транспортного травматизма является одной из наиболее острых во всем мире, в том числе и в европейских странах [1].

Европейским союзом (далее также – ЕС) приняты многолетние усилия по разработке и реализации различных комплексов мер на глобальном, региональном и национальных уровнях в рамках Первого (2011–2020 гг.) и Второго (2021–2030 гг.) Десятилетий действий в области обеспечения безопасности дорожного движения, провозглашенных Генеральной Ассамблеей ООН [2].

На пути к долгосрочной цели ЕС по достижению нулевого уровня погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) к 2050 году¹, а также в соответствии с определенным в 2019 году Европейской комиссией в

рамках формирования Стратегии безопасности дорожного движения ЕС на 2021–2030 гг. [3] среднесрочным стратегическим планом с промежуточной целью по сокращению вдвое числа погибших в результате ДТП к 2030 году ЕС разработан новый подход по отношению к политике безопасности дорожного движения – «Безопасная система» (Safe System).

Согласно указанному подходу устанавливается новая система разработки и реализации мер в области безопасности дорожной инфраструктуры, транспортных средств, безопасного использования дорог (включая соблюдение скоростного режима, использование ремней безопасности, детских удерживающих систем и защитного снаряжения, предотвращение управления транспортным средством в состоянии опьянения, устранение причин отвлечения внимания водителя), быстрого и эффективного реагирования специальных служб на ДТП, а также решения соответствующих вопросов правоприменения и поэтапного обучения участников дорожного движения [4].

Однако реализация указанной промежуточной цели ЕС и его государств-членов по сокращению вдвое смертельных случаев в результате ДТП к 2030 году, по сегодняшним оценкам, находится

¹Долгосрочная цель ЕС – приблизить к нулю число погибших в результате ДТП к 2050 году. Эта цель была подтверждена в официальном документе Европейской комиссии в 2011 году (Белая книга, Дорожная карта для единого европейского транспортного пространства – На пути к конкурентоспособной и ресурсоэффективной транспортной системе). В качестве промежуточной цели была установлена так называемая цель сокращения вдвое, то есть сокращение смертности в результате ДТП на 50% к 2030 году (ранее цель сокращения вдвое была установлена на 2020 год, но срок был продлен до 2030 года).

под угрозой. Согласно нынешней тенденции можно предположить, что смертность в результате ДТП за указанный период времени снизится лишь на четверть. Несмотря на разноплановые усилия по разработке и реализации различных комплексных мер, в 2023 году в ЕС в результате ДТП погибли 20 418 человек, что всего на 1% меньше, чем в 2022 году [5].

В 12 из 32 стран, отслеживаемых Программой индекса эффективности дорожной безопасности (PIN) ETSC², в 2023 году отмечалось увеличение количества смертельных случаев в результате ДТП по сравнению с 2022 годом (так, например, в Литве наблюдался значительный рост на 33%, в Латвии – на 26%), в двух странах смертность в результате ДТП осталась на прежнем уровне (Дания и Хорватия), при этом в 18 странах в 2023 году наблюдалось снижение смертности. Лидирует Мальта с сокращением на 38%, за ней следуют Люксембург – 28%, Бельгия – 11% и Венгрия – 10%.

По сравнению с 2019 годом (базовым годом для цели на 2030 год) в 11 странах наблюдался рост смертности в результате ДТП. Так, например, в Ирландии рост составил 32%, а в Швейцарии – 26%.

При этом 19 стран продемонстрировали снижение количества смертельных случаев в результате ДТП к 2023 году. Лидируют в рейтинге Польша и Кипр со значительным снижением на 35%, далее следуют Бельгия и Дания с сокращением на 25 и 22% соответственно. Смертность на дорогах Мальты осталась стабильной с изменением на 0%.

В совокупности ЕС добился снижения смертности на дорогах на 10% в 2023 году по сравнению с 2019 годом, однако для соответствия цели ЕС на 2030 год необходимо было снизить смертность минимум на 22%, а также достичь уровня среднегодового сокращения смертности в результате ДТП на 6,1%.

Предварительные данные по смертельным случаям в результате ДТП в странах ЕС за первую половину 2024 года показывают улучшение по сравнению с аналогичным периодом 2023 года, в среднем смертность на дорогах стран ЕС снизилась на 2%, но этих показателей все еще явно недостаточно для достижения установленных целей.

Учитывая сложившуюся ситуацию и риск недостижения целевых показателей к 2030 году, Европейский парламент призвал руководящие органы ЕС усилить меры в области обеспечения безопасности дорожного движения, в том числе в целях сокращения разрыва в показателях между государствами-членами и гарантии того, что ЕС останется мировым лидером в этой области [6].

В марте 2024 года Европейская счетная палата (ТСЕ) опубликовала свой первый в истории отчет о безопасности дорожного движения, в котором говорится, что ЕС и его государствам-членам необходимо будет активизировать свои усилия для достижения установленных целей на 2030 год [7].

В свою очередь, Европейский совет по безопасности на транспорте (ETSC), являясь независимой некоммерческой организацией, деятельность которой направлена на сокращение смертельных случаев и травматизма на транспорте в Европе, в апреле 2024 года призвал правительства и общественность европейских государств-членов к срочному и решительному принятию мер по обеспечению безопасности дорожного движения в целях достижения поставленной ранее цели по сокращению вдвое количества погибших в результате ДТП к 2030 году, обозначив при этом ряд ключевых приоритетов в этой области на период 2024–2029 годов.

В качестве одного из основных приоритетов Европейским советом предложено закрепить за Европейской комиссией лидирующую роль в вопросах поддержки и мотивации государств-членов ЕС к решительным действиям, подразумевающую эффективную координацию их действий в области обеспечения безопасности дорожного движения на различных уровнях.

При этом ETSC подчеркивает, что обеспечение безопасности дорожного движения на общеевропейском и на национальном уровнях подразумевает комплексную межсекторальную ответственность со стороны как транспортной отрасли, так представителей сфер здравоохранения, образования, городского планирования, правоохранительной деятельности и защиты окружающей среды.

В 2025 году планируется подведение промежуточных итогов реализации комплексного подхода по обеспечению безопасности дорожного движения в ЕС, основанных на восьми новых ключевых показателях эффективности (КПИ) с их последующей корректировкой относительно достижений отдельно взятых государств-членов ЕС.

ETSC рекомендует рассмотреть возможность расширения списка КПИ, включив в него, например, вопросы правоприменения, создания безопасной инфраструктуры для пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов, а также предпринять дальнейшие усилия по оптимизации процесса сбора данных для текущих ключевых показателей эффективности.

Предложено также установить общеевропейские цели в области безопасности дорожного движения, основанные на ключевых показателях эффективности, а также способствовать установлению государствами-членами ЕС целевых показателей на национальных уровнях.

Остановимся подробнее на основных приоритетных направлениях в области дорожного движения ЕС, в отношении безопасности которых

²К 32 странам, которые участвуют в программе Индекса эффективности дорожной безопасности (PIN) ETSC, относятся 27 государств-членов ЕС; Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии – бывший член ЕС, Израиль – ассоциированное государство ЕС; Сербия – кандидат на вступление в ЕС.

ETSC предложен к реализации ряд рекомендаций на период с 2024 по 2029 год: участники дорожного движения, транспортные средства, а также использование дорог.

Участники дорожного движения

Повышение безопасности велосипедистов и пешеходов

Пешие прогулки и передвижение на велосипедах приобретают всю большую популярность среди населения Европы, кроме того они поощряются на государственном уровне с точки зрения улучшения экологии стран и состояния здоровья граждан.

В настоящий момент в ЕС наблюдается достаточно высокий процент смертельных случаев в результате ДТП среди велосипедистов и пешеходов, поскольку прошлые меры были направлены в большей степени на обеспечение безопасности пассажиров автомобилей.

Согласно отчету ETSC, около половины смертельных случаев среди велосипедистов происходят на дорогах вне населенных пунктов, где они передвигаются в одном потоке с более тяжелым и быстро движущимся транспортом. Так, в ЕС в 2022 году около 10 000 человек, передвигающихся на велосипедах, погибли на сельских дорогах, не являющихся автомагистралями, что составило около половины всех смертельных случаев в результате ДТП [8].

Тенденция к увеличению смертельных случаев в результате ДТП среди велосипедистов в некоторых странах может быть также частично связана с ростом использования электровелосипедов. В 2023 году на долю электровелосипедов пришлось 74% смертельных случаев среди велосипедистов в Израиле, 43% – в Германии и 32% – в Швейцарии.

В новой декларации ЕС о велосипедном движении 2024 года [9] указано на необходимость срочного решения вопроса об обеспечении безопасности велосипедистов на дорогах, кроме того, планируется, что в новом законодательстве ЕС городам будет предписано к 2027 году разработать планы устойчивой городской мобильности (SUMP) в качестве дополнительной меры в области усиления безопасности активного транспорта.

В целях обеспечения безопасности пешеходов и велосипедистов ETSC рекомендует уделить внимание следующим приоритетным направлениям:

разработке новой стратегии безопасной активной мобильности ЕС, включающей меры безопасности дорожного движения и конкретные цели;

включению мер по обеспечению безопасности пешеходов и велосипедистов, а также задач по снижению смертельных случаев и травматизма среди данных категорий участников дорожного движения в новые планы устойчивой городской мобильности (SUMP);

организации в целях создания безопасной инфраструктуры для поездок на велосипеде и пешеходов

прогулок специальных фондов ЕС с возможностью прямых инвестиций, основанных на анализе рисков, а также фонда для поддержки таких приоритетных мер, как установка ограничения скоростного режима 30 км/ч на определенных участках городских дорог.

Безопасность мотоциклов

Несмотря на то, что риск при управлении мотоциклом значительно выше, чем при управлении автомобилем, исследования показывают, что внедрение специальных мер безопасности может существенно повысить безопасность мотоциклистов [10].

Направления, на которые ETSC рекомендуют обратить внимание в этой области:

организация обязательной теоретической и практической подготовки для всех категорий водителей мототранспорта и установление минимальных стандартов обучения;

запрет на снижение минимального возраста для получения водительского удостоверения на право управления мототранспортом любой категории;

разработка стандарта дорожных ограждений, предназначенных для обеспечения безопасности мотоциклистов;

обязательная установка антиблокировочной тормозной системы (ABS) на всех видах мотоциклов, а также изучение возможности ее обязательной установки на мопедах;

рассмотрение возможности обязательной установки на мотоциклах системы автоматического торможения (АЕВ), систем помощи водителю при превышении скоростного режима, а также внедрения системы eCall для мотоциклов.

Электросамокаты

Электросамокаты становятся все более распространенным средством передвижения в Европе, при этом количество травм и смертельных случаев в результате использования данных транспортных средств растет по мере увеличения их количества³.

ETSC призывает к введению единых технических стандартов ЕС для электросамокатов, которые должны включать как минимум [11]:

заводскую установку ограничения скорости электросамокатов до 20 км/ч, защиту от несанкционированного доступа к функциям ограничения скорости, а также ограничение мощности до 250 Вт.

наличие независимых передних и задних тормозных механизмов, фонарей, указателей поворота и звукового предупреждающего устройства, при этом минимальный диаметр колес должен быть не менее 30,5 см.

Кроме того ETSC призывает использовать следующие рекомендации ЕС для пользователей

³ Статистические данные о смертности и травматизме в результате использования электросамокатов в Европе отсутствуют.

электросамокатов в качестве образца для национальных правил:

минимальный возраст водителя электросамоката 16 лет или возрастное ограничение, соответствующее минимальному возрасту для езды на велосипеде и мопеде;

обязательное использование шлема;

запрет на передвижение с пассажирами, по тротуарам, с состоянием алкогольного или наркотического опьянения, а также на использование мобильного телефона во время движения.

Профессиональный транспорт

До 40% всех смертельных случаев в результате ДТП на дорогах ЕС связаны с профессиональным транспортом. Обязанность соблюдать правила безопасности дорожного движения и гигиену труда (OSH) является юридическим требованием для работодателей во всех государствах-членах ЕС.

В целях обеспечения безопасного участия профессионального транспорта в дорожном движении ЕС ETSC рекомендует к реализации на период 2024-2029 гг. следующие инициативы:

строгое соблюдение водителями профессионального транспорта регламента рабочего времени во всех странах ЕС;

принятие мер по предотвращению мошеннических действий с использованием тахографов, в том числе соответствующее обучение сотрудников правоохранительных органов, оснащение их специальным оборудованием.

Легкие грузовые транспортные средства (фургоны)⁴

Только в 2018 году в ЕС в результате ДТП с участием легких грузовых транспортных средств (LGV) погибли 2630 человек, что составило 11% всех смертельных случаев на дорогах [12].

Эта группа заслуживает особого внимания, так как использование фургонов в Европе продолжает расти из-за возросшего спроса на доставку товаров на дом. Требования законодательства ЕС по безопасности крупных классов профессиональных транспортных средств должны быть распространены также и на фургоны [13].

Для обеспечения безопасности фургонов на период с 2024 по 2029 год ETSC рекомендует:

распространить действующую законодательную базу для профессиональной подготовки водителей грузовых транспортных средств на водителей фургонов;

включить фургоны в ежегодные периодические технические осмотры и придорожные проверки в соответствии с пересмотром пакета технических характеристик;

установить на все новые грузовые автомобили категории N1⁵ ограничители максимальной скорости, установленные на уровне 130 км/ч.

⁴Фургон (las furgonetas) – легкий коммерческий автомобиль, используемый для перевозки грузов или групп людей.

⁵N1 – транспортные средства, предназначенные для перевозки грузов, имеющие технически допустимую максимальную массу не более 3,5 т.

Безопасность транспортных средств

ЕС обладает исключительной компетенцией устанавливать минимальные стандарты безопасности для всех новых транспортных средств, реализуемых на европейском рынке. Обновленные стандарты изложены в Общих правилах безопасности ЕС (GSR), которые последний раз обновлялись в 2019 году и подлежат пересмотру в 2027 году.

Потенциал спасения жизней благодаря обновленным стандартам безопасности оценивается в предотвращении за 15-летний период 25 000 смертельных случаев и 140 000 серьезных травм в результате ДТП [14].

Рекомендации ETSC относительно безопасности транспортных средств в ЕС заключаются в следующем:

обеспечить соответствие всех транспортных средств, въезжающих в ЕС, установленным требованиям безопасности и экологическому законодательству;

обновить к 2027 году Общие правила безопасности с учетом последних достижений в области технологий безопасности;

пересмотреть максимальные ограничения на размер и вес легковых транспортных средств и фургонов, обновить минимальные требования безопасности для мотоциклов.

Автоматизированная мобильность

В целях реализации потенциальных преимуществ автоматизации транспортных средств ETSC рекомендует создать полноценную нормативную базу, регулирующую предварительные испытания автоматизированных систем помощи вождению, а также организовать надзор за соответствующим рынком.

Для обеспечения и контроля безопасности в данной сфере требуется создание единого центрального органа на базе специального агентства ЕС по безопасности дорожного движения, ответственного за внедрение и использование автоматизированной мобильности по всей Европе, в функции которого одновременно должны входить координация и/или проведение обязательных углубленных расследований ДТП с участием транспортных средств со вспомогательными или автоматическими системами вождения.

Безопасное использование дорог

Превышение скорости

Нарушение установленного скоростного режима увеличивает вероятность и тяжесть ДТП [15]. Государства-члены и институты ЕС должны уделить приоритетное внимание реализации ряда комплексных мер, позволяющих участникам дорожного движения соблюдать безопасную скорость.

Данные меры включают в себя безопасные и надежные ограничения скорости, поддерживаемые развитой дорожной инфраструктурой; установленные в транспортных средствах системы,

способствующие соблюдению водителями скоростного режима; ужесточение законодательной базы; реализацию эффективных мер по обеспечению соблюдения правил дорожного движения, а также улучшение качества обучения участников дорожного движения на всех этапах.

ETSC рекомендует государствам-членам применять безопасные ограничения скоростного режима в зависимости от типа дорог в соответствии с рекомендациями системы безопасности: 30 км/ч на городских дорогах в жилых районах и районах с большим количеством велосипедистов и пешеходов; 70 км/ч – на дорогах вне населенных пунктов без разделительных ограждений и 120 км/ч или менее – на автомагистралях.

Управление транспортным средством в состоянии алкогольного и наркотического опьянения

Управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения крайне опасно и является вторым по значимости фактором риска, способствующим возникновению ДТП. По оценкам, около 25% всех смертельных случаев в результате ДТП на дорогах ЕС связаны с употреблением алкоголя [16].

Помимо этого выросло количество ДТП с летальным исходом с участием водителей в состоянии наркотического опьянения.

Рекомендации ETSC в этой области заключаются в следующем:

установить нулевой порог терпимости к употреблению алкоголя для водителей всех категорий;

обязать всех водителей-рецидивистов, неоднократно привлекавшихся к административной ответственности за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, а также профессиональных водителей устанавливать алкоблокировочные устройства на свои транспортные средства;

ввести в ЕС систему нулевой терпимости к употреблению водителями незаконных психоактивных веществ, используя при этом самый низкий предел количественной оценки, учитывающий пассивное или случайное воздействие;

разработать классификацию и маркировку лекарственных препаратов, влияющих на способность безопасно управлять транспортным средством.

Как мы видим, путь к достижению долгосрочных и среднесрочных целей ЕС в области безопасности дорожного движения, в частности целей по снижению травматизма и смертности в результате ДТП – это сложный и трудоемкий процесс, который должен быть основан на оценке ключевых показателей эффективности и поддерживаться надежным целевым управлением. Требуется быстрое и решительное усиление многоуровневой системы мер и мероприятий на глобальном, региональном и национальных уровнях.

Кроме того, безопасность дорожного движения – это широкое социальное явление, на ко-

торое влияют не только меры, реализованные в области дорожного движения, но и мероприятия, направленные на другие сферы общественной жизни. Большое значение имеет широкое межведомственное сотрудничество и отражение мер, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения, в планах, стратегиях и программах других ведомств [17].

Рассмотренные в статье рекомендации ETSC относительно различных приоритетных направлений ЕС в области обеспечения безопасности дорожного движения могут представлять интерес для других стран в вопросах достижения национальных целей в данной области, а также послужить основой для разработки и реализации новых комплексов мер на национальных уровнях, так как каждая страна обязана стремиться к улучшению дорожно-транспортной ситуации в следующем десятилетии, независимо от того, является она передовой или нет [18].

Список источников

1. Турищева А.А. Об основных положениях национальной программы безопасности дорожного движения Федеративной Республики Германия на 2011–2020 гг. // Безопасность дорожного движения. 2022. № 3. С. 63–69. EDN TRJDGR.
2. Гордеева А.Д., Турищева А.А. Опыт реализации первого Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2011–2020) на примере Австрийской Республики // Вестник экономической безопасности. 2022. № 2. С. 57–63. EDN NSGOAU.
3. Road Safety Strategy. EC. 2019.
4. Турищева А.А. О создании безопасной транспортной системы в Европейском союзе // Криминологический журнал. 2024. № 4.
5. Рейтинг прогресса ЕС в области безопасности дорожного движения. 18-й отчет по индексу безопасности дорожного движения (PIN). 2024.
6. Основы политики безопасности дорожного движения ЕС на 2021–2030 годы Рекомендации по следующим шагам на пути к «Vision Zero». Европейский парламент. 2021.
7. Достижение целей ЕС в области безопасности дорожного движения, время ускориться и ответ ЕС на рекомендации ЕСА. Европейская счетная палата. 2024.
8. Сельские дороги. ETSC. PIN Flash 46. 2024.
9. Декларация ЕС о велосипедном движении. 2024.
10. Снижение смертности на дорогах среди двухколесных транспортных средств. ETSC. PIN Flash 44. 2023.
11. Рекомендации по безопасности электросамокатов. ETSC. 2023.
12. Как повысить безопасность грузовых транспортных средств в ЕС? ETSC. 2020.
13. Управление дорожным риском автопарков. ETSC. 2014.
14. Анализ экономической эффективности вариантов политики обязательного внедрения различных комплексов мер безопасности транспортных средств. TRL. 2018.
15. Снижение скорости в Европе. ETSC. PIN Flash 36. 2019.
16. Прогресс в снижении смертности в результате ДТП по вине водителей в состоянии алкогольного и других видов опьянения на дорогах Европы. ETSC. 2022.

17. Турищева А.А. Стратегическое планирование в области безопасности дорожного движения Финляндской Республики // Вестник экономической безопасности. 2023. № 6. С. 169–174. EDN UUTZDG.

18. Гордеева А.Д. Правовые механизмы выработки единой политики Европейского союза в области обеспечения безопасности дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2023. № 3. С. 57–63. EDN RPGXIY.

References

1. Turishcheva A.A. On the main provisions of the national road safety program of the Federal Republic of Germany for 2011–2020 // Road Safety. 2022. № 3. P. 63–69. EDN TRJDGR.

2. Gordeeva A.D., Turishcheva A.A. Experience in implementing the first Decade of Action for Road Safety (2011–2020): the example of the Republic of Austria // Bulletin of Economic Security. 2022. № 2. P. 57–63. EDN NSGOAU.

3. Road Safety Strategy. EC. 2019.

4. Turishcheva A.A. On creating a safe transport system in the European Union // Criminological journal. 2024. № 4.

5. EU progress rating in road safety. 18th Road Safety Index (PIN) REPORT. 2024.

6. EU Road Safety Policy Framework 2021–2030 Recommendations for the next steps towards Vision Zero. European Parliament. 2021.

7. Achieving the EU road safety targets, time to step up and the EU response to the ECA recommendations. European Court of Auditors. 2024.

8. Rural roads. ETSC. PIN Flash 46. 2024.

9. EU declaration on cycling. 2024.

10. Reducing road fatalities on two-wheelers. ETSC. PIN Flash 44. 2023.

11. Safety recommendations for e-scooters. ETSC. 2023.

12. How to improve the safety of goods vehicles in the EU? ETSC. 2020.

13. Fleet Road Risk Management. ETSC. 2014.

14. Cost-Effectiveness Analysis of Policy Options for Mandatory Implementation of Various Vehicle Safety Measures. TRL. 2018.

15. Speed Reduction in Europe. ETSC. PIN Flash 36. 2019.

16. Progress in Reducing Drunk and Intoxicated Road Fatalities on European Roads. ETSC. 2022.

17. Turishcheva A.A. Strategic Planning in the Field of Road Safety in the Republic of Finland // Bulletin of Economic Security. 2023. № 6. P. 169–174. EDN UUTZDG.

18. Gordeeva A.D. Legal Mechanisms for Developing a Unified Policy of the European Union in the Field of Ensuring Road Safety // Road Safety. 2023. № 3. P. 57–63. EDN RPGXIY.

Информация об авторе

А.А. Турищева – ученый секретарь Научного центра БДД МВД России
Контакты: ул. Поклонная, д. 17, Москва, Россия, 121293

Information about the author

A.A. Turishcheva – Scientific Secretary of the Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation
Contacts: ul. Poklonnaya, d. 17, Moscow, Russia, 121293

Статья поступила в редакцию 06.02.2025; одобрена после рецензирования 06.03.2025; принята к публикации 17.03.2025.
The article was submitted 06.02.2025; approved after reviewing 06.03.2025; accepted for publication 17.03.2025.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ МЕР ЛИЧНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СОТРУДНИКАМИ ДОРОЖНО-ПАТРУЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ НА МЕСТЕ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Тагир Илдарович Хуснуллин

Уфимский юридический институт МВД России

tagir.khusnullin.1989@mail.ru

Аннотация. В статье на примере реальной деятельности дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции рассматриваются значимые вопросы по обеспечению мер личной безопасности сотрудников полиции при выезде на место происшествия и оформлению необходимых процессуальных документов по факту дорожно-транспортного происшествия, предусмотренных нормативно-правовыми актами Российской Федерации. Рассмотрены проблемы и опасности, которые могут возникнуть и угрожать жизни и здоровью сотрудников дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции, а также способы, методы и рекомендации по минимизации указанных рисков.

Ключевые слова: дорожно-патрульная служба, дорожная полиция, меры личной безопасности, дорожно-транспортное происшествие, Правила дорожного движения Российской Федерации

Для цитирования: Хуснуллин Т.И. Обеспечение мер личной безопасности сотрудниками дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции на месте дорожно-транспортных происшествий // Современная наука. 2025. № 2. С. 46–48.

Original article

ENSURING PERSONAL SAFETY MEASURES BY ROAD PATROL OFFICERS OF THE STATE ROAD SAFETY INSPECTORATE OF THE MINISTRY OF INTERNAL AFFAIRS OF THE RUSSIAN FEDERATION AT THE SCENE OF ROAD TRAFFIC ACCIDENTS

Tagir I. Khusnullin

Ufa Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia

tagir.khusnullin.1989@mail.ru

Abstract. In article using the example of the real activities of the road patrol service of the State Traffic Safety Inspectorate of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation, the pressing issues of ensuring personal safety measures for traffic police officers when leaving for the scene of an incident and drawing up the necessary procedural documents on the fact of a traffic accident, provided for by the regulatory legal acts of the Russian Federation in the part concerning. The main dangers that may arise and threaten the life and health of employees of the road patrol service of the State Traffic Safety Inspectorate of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation, as well as ways, methods and recommendations for minimizing these risks.

Keywords: road patrol service, traffic police, personal safety measures, traffic accident, Traffic Rules of the Russian Federation

For citation: Khusnullin T.I. Ensuring personal safety measures by road patrol officers of the State Road Safety Inspectorate of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation at the scene of road traffic accidents // Modern Science. 2025. № 2. P. 46–48.

Инспекторы дорожно-патрульной службы (далее – ДПС) Госавтоинспекции при надзоре за соблюдением участниками дорожного движения требования законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения подвержены постоянному риску получения телесных увечий, в том числе во время оформления и документирования дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП). Непрофессиональные действия полицейских в таких случаях могут привести к тяжким последствиям, которых можно было бы избежать [1].

Обеспечение мер личной безопасности сотрудников ДПС является крайне значимым и актуальным вопросом. Для сохранения жизни и здоровья инспекторам ДПС необходимо строго и неукоснительно соблюдать меры личной безопасности, быть предельно внимательными и сконцентрированными в повседневной служебной деятельности, в том числе в ходе документирования ДТП на месте происшествия.

Обеспечение мер личной безопасности сотрудников ДПС регламентировано методически-

ми рекомендациями МВД России и внутренними ведомственными актами, в том числе приказом МВД России от 30 сентября 2022 года № 725дсп «Наставление по организации деятельности дорожно-патрульной службы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» (далее – Наставление ГИБДД) и приказом МВД России от 2 мая 2023 года № 264 «Об утверждении Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения» (далее – Порядок надзора) [2].

На месте совершения ДТП экипажу ДПС необходимо оградить место происшествия с целью недопущения повторного ДТП посредством выставления конусов и использования ограждающих лент, а также размещения на обочине либо на проезжей части дороги патрульного автомобиля с включенными специальными световыми сигналами.

Соблюдение сотрудниками ДПС вышеперечисленных мер безопасности на месте ДТП спо-

способствует привлечению внимания со стороны водителей, а также принятию необходимых мер по снижению скорости. Так, приближаясь к стоящему патрульному автомобилю с включенным проблесковым маячком синего цвета, водитель обязан снизить скорость, чтобы иметь возможность немедленно остановить транспортное средство в случае необходимости [3]. В результате вероятность наезда на инспекторов ДПС и участников ДТП сводится к минимуму.

Также следует отметить контроль со стороны инспекторов ДПС по включению аварийной световой сигнализации на транспортных средствах участников ДТП и установке знаков аварийной остановки, которая является обязательной.

Игнорировать указанные требования недопустимо. Кроме того, дополнительно в целях обеспечения безопасности дорожного движения и сохранения следов правонарушения на месте ДТП сотрудниками ДПС могут осуществляться распорядительно-регулирующие действия.

Также по прибытии на место ДТП с участием транспортного средства, перевозящего опасные грузы, сотрудникам ДПС необходимо перекрыть движение транспортных потоков на расстояние не менее 300 метров [2], незамедлительно доложить информацию в дежурную часть территориального органа МВД России, не приближаться самим и не подпускать посторонних лиц к опасному грузу.

Первоначальной опасностью для экипажа ДПС на месте ДТП является непосредственное документирование обстоятельств ДТП на проезжей части дороги в связи с непрерывным движением транспортных потоков, являющихся источниками повышенной опасности. Более того, движение на дороге является непрерывным и постоянно трансформирующимся процессом. Учитывая данную специфику организации дорожного движения и интенсивность потока транспортных средств на месте ДТП, сотрудникам ДПС необходимо постоянно контролировать дорожную обстановку.

Так, например, сотрудникам ДПС на постоянной основе в целях личной безопасности необходимо контролировать дорожную обстановку на месте ДТП для недопущения наезда на самих сотрудников органов внутренних дел при нахождении на проезжей части в ходе документирования ДТП (осмотр места ДТП, осуществление замеров и т.д.).

Необходимо учитывать, что водитель приближающегося транспортного средства может находиться в состоянии опьянения, быть утомлен или не увидеть инспектора ДПС на проезжей части.

Сотрудникам ДПС во время оформления необходимых процессуальных документов по факту ДТП необходимо учитывать время суток и погодные условия, использовать в темное время суток или в условиях недостаточной видимости светящийся жезл, находиться в форменном обмундировании и экипировке, которое в обяза-

тельном порядке предусматривает светоотражающие элементы.

Даже кратковременное нахождение инспекторов ДПС на дороге, на которой отсутствует освещение, в ходе оформления ДТП недопустимо. В случае крайней необходимости следует минимизировать нахождение сотрудников органов внутренних дел (далее – ОВД) на проезжей части во время оформления ДТП.

В целях недопущения наезда сотрудникам ДПС необходимо осуществлять документирование ДТП на освещенных участках дороги, а при отсутствии данной возможности использовать свет фар патрульного или иного транспортного средства.

Многие наезды на сотрудников ОВД в ходе составления процессуальных документов на месте ДТП регистрируются, как правило, в условиях недостаточной видимости, связанных с отсутствием освещения на месте происшествия. Даже наличие светоотражающих элементов на форменном обмундировании не гарантирует личную безопасность сотрудника.

Дополнительно сотрудникам ДПС при документировании ДТП рекомендовано учитывать состояния дорожного полотна, избегать по возможности нахождения на скользких участках дороги.

Кроме того, им необходимо исключить возможность противоправных действий со стороны участников ДТП. Например, в ходе проверки обязательных документов участников ДТП на месте происшествия сотрудникам ДПС необходимо сконцентрировать внимание в целях недопущения по отношению к ним преступных или иных противоправных деяний.

Следует также выбирать безопасную дистанцию, чтобы сотрудники могли держать под контролем обстановку для незамедлительного реагирования по пресечению возможной угрозы.

Во время общения инспектору ДПС необходимо выбирать безопасную дистанцию между собой и участниками ДТП, ни в коем случае не поворачиваться к ним спиной. Выбирать место, исключая возможность нападения при стремительном открывании автомобильной двери водителем либо пассажиром.

В целях личной безопасности сотрудники ДПС имеют возможность обратиться к водителю (участнику ДТП) с пассажирской стороны, что также нашло свое отражение в пункте 12 Порядка надзора.

Данный выбор расположения инспектора ДПС уменьшает вероятность наезда на него со стороны попутного транспортного потока, а также способствует контролю за действиями участников ДТП, в том числе дает дополнительное время для реагирования на пресечение противоправных действий в случае их возникновения.

Также можно выделить тот факт, что наряд ДПС предусматривает наличие как минимум двух сотрудников – во время осуществления одним из них действий, связанных с оформлением необхо-

димых процессуальных документов и сбором материалов по ДТП, другим сотрудником обеспечивается взаимная страховка.

Например, при установлении факта нахождения водителя, причастного к ДТП в состоянии опьянения, либо его неадекватного и агрессивного поведения процессуальное документирование необходимо осуществлять с включенным носимым видеорегистратором, предпочтительно в салоне патрульного автомобиля с обязательным включенным в салоне освещением и исправным штатным видеорегистратором.

В данном случае указанного водителя необходимо тщательно досмотреть с целью выявления у него оружия, предметов и вещей, с использованием которого возможно причинение вреда здоровью сотруднику ОВД (ножи, кастеты, отвертки, травматическое оружие, газовые баллончики и т.д.).

Как показывает практика, не будет лишним пристегнуть водителя ремнем безопасности, закрыв при этом переднюю пассажирскую дверь для ограничения его возможностей.

В целях страховки необходимо опустить переднее стекло на пассажирской двери, при этом другому сотруднику ДПС следует находиться рядом с патрульным транспортным средством и контролировать действия указанного лица.

Подводя итоги, отметим, что сотрудникам ДПС во время осуществления выезда на место ДТП, сбора доказательств, документирования обстоятельств происшествия необходимо быть предельно внимательными к соблюдению мер личной безопасности, учитывать опасности, которые могут возникнуть в повседневной служебной деятельности во время оформления ДТП.

Принимая во внимание вышеизложенные риски, сотрудникам ОВД необходимо соблюдать меры безопасности, включающие в себя как общение с участниками ДТП, так и использование стратегических приемов расположения инспекторов ДПС относительно участников ДТП, в том числе умение реагировать на складывающуюся обстановку.

Как было указано ранее, большое значение в обеспечении безопасности сотрудников ДПС имеет взаимная страховка, когда один сотрудник осуществляет документирование обстоятельств ДТП (опрос участников, фотографирование места ДТП, составление схемы места административного правонарушения, осмотр транспортных средств и т.д.) для объективного и всестороннего рассмотрения дела, второй сотрудник ДПС контролирует обстановку и находится в готовности к пресечению опасности в соответствии с нормативно-правовыми актами Российской Федерации.

Список источников

1. Огородников М.А., Михайлов О.Б. Меры личной безопасности сотрудников ДПС ГИБДД при остановке транспортного средства: учебно-практическое пособие. Омск: ОМА МВД России, 2020. 55 с.
2. Приказ МВД России от 2 мая 2023 г. № 264 «Об утверждении Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения» // URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 20.01.2025).
3. Постановление Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения» // Собрание актов Президента и Правительства Российской Федерации. 22.11.1993. № 47. Ст. 4531.

References

1. Ogorodnikov M.A., Mikhailov O.B. Personal safety measures for traffic police officers when stopping a vehicle: a training and practical manual. Omsk: Omsk State Administration of the Ministry of Internal Affairs of Russia, 2020. 55 p.
2. Order of the Ministry of Internal Affairs of Russia dated 02.05.2023 № 264 «On approval of the Procedure for supervising compliance by road users with the requirements of the legislation of the Russian Federation on road safety» // URL: <http://www.pravo.gov.ru> (date of access: 20.01.2025).
3. Resolution of the Council of Ministers – Government of the Russian Federation dated 23.10.1993 № 1090 «On the Rules of the Road» // Collection of acts of the President and the Government of the Russian Federation. 22.11.1993. № 47. Art. 4531.

Информация об авторе

Т.И. Хуснуллин – преподаватель кафедры профессиональной подготовки Уфимского юридического института МВД России
Контакты: ул. Муксинова, д. 2, Уфа, Россия, 450000

Information about the author

T.I. Khusnullin – Teacher of the Department of Professional Training of the Ufa Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia
Contacts: ul. Muksinova, d. 2, Ufa, Russia, 450000

Статья поступила в редакцию 06.02.2025; одобрена после рецензирования 06.03.2025; принята к публикации 17.03.2025.
The article was submitted 06.02.2025; approved after reviewing 06.03.2025; accepted for publication 17.03.2025.

ПРОФИЛАКТИКА ДЕТСКОГО ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО ТРАВМАТИЗМА С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СПЕЦИАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ ПО ПРОПАГАНДЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Юлия Владимировна Шелковникова

Научный центр БДД МВД России

iushelkovnikova2@mvd.ru

Аннотация. В статье раскрываются вопросы профилактической работы по безопасности дорожного движения с несовершеннолетними посредством использования специального оборудования, к которому относятся Агитационный автобус и Портфель сотрудника Госавтоинспекции. Анализируются различные формы и методы, предлагаемые для освоения Правил дорожного движения Российской Федерации несовершеннолетними, описывается оснащённость Агитационного автобуса и Портфеля сотрудника Госавтоинспекции демонстрационным оборудованием, подчеркивается важность использования наглядных, мобильных материально-технических средств, позволяющих осуществлять системную деятельность по привитию детям навыков безопасного поведения на дорогах.

Ключевые слова: Агитационный автобус, Портфель сотрудника Госавтоинспекции, демонстрационное оборудование, безопасность дорожного движения, детский дорожно-транспортный травматизм, Правила дорожного движения Российской Федерации

Для цитирования: Шелковникова Ю.В. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма с использованием специального оборудования по пропаганде безопасности дорожного движения // Современная наука. 2025. № 2. С. 49–52.

Original article

PREVENTION OF CHILD TRAFFIC INJURIES USING SPECIAL EQUIPMENT TO PROMOTE ROAD SAFETY

Yulia V. Shelkovnikova

Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

iushelkovnikova2@mvd.ru

Abstract. The article reveals the issues of preventive work on road safety with minors through the use of special equipment, which include an Agitation bus and a Portfolio of an employee of the State Traffic Inspectorate. The content of the article analyzes the various forms and methods proposed for minors to master the Rules of the Road in the Russian Federation, describes the equipment of the Campaign bus and the Portfolio of an employee of the State Traffic Inspectorate with demonstration equipment, and also emphasizes the importance of using visual, mobile logistical means to carry out systematic activities to instill children with safe behavior on the roads.

Keywords: Campaign bus, Portfolio of an employee of the State Traffic Inspectorate, demonstration equipment, road safety, child traffic injuries, Traffic rules of the Russian Federation

For citation: Shelkovnikova Yu.V. Prevention of child traffic injuries using special equipment to promote road safety // Modern Science. 2025. № 2. P. 49–52.

С каждым годом все больше внимания уделяется вопросам повышения уровня безопасности участников дорожного движения. Наряду с усилиями со стороны государства, направленными на совершенствование дорожной инфраструктуры, транспортной среды, разработку нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения (далее – БДД), повышенное внимание уделяется формированию безопасного поведения на дорогах участников дорожного движения и осознанного соблюдения ими Правил дорожного движения Российской Федерации (далее – ПДД РФ), в особенности несовершеннолетних.

В силу возраста, психологических и физиологических особенностей несовершеннолетние являются наиболее уязвимыми участниками дорожного движения, и к ним требуется повышенное внимание со стороны взрослого населения.

Так, снижение уровня детской смертности и детского травматизма, сохранение здоровья детей было выделено в качестве одной из стратеги-

ческих целей государственной политики в сфере обеспечения безопасности детей.

В числе основных направлений ее реализации отмечена необходимость сбережения детей, укрепления благополучия семей, имеющих детей, посредством повышения уровня защищенности детей от дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) и их последствий, в том числе при организации перевозок несовершеннолетних [1].

Однако, несмотря на предпринимаемые на законодательном уровне меры и огромную работу Госавтоинспекции в данном направлении, ежегодно на дорогах происходят ДТП, в результате которых гибнут и получают травмы дети.

Так, по итогам 2024 года наблюдается рост аварийности с участием несовершеннолетних лиц до 18 лет: зарегистрировано 23 036 (+7%) ДТП, в которых погибли 803 (+1,9%) несовершеннолетних и 25 606 (+7,2%) получили ранения.

Увеличилось и количество ДТП с участием несовершеннолетних до 16 лет, общее количество которых составило 18 014 (+4,2), а число пострадавших в них достигло 19 713 (+4,4) детей [2].

В качестве одной из причин детского дорожно-транспортного травматизма (далее – ДДТТ) можно выделить низкую культуру участников дорожного движения, в том числе – несовершеннолетних [3].

Отметим, что в 2024 году каждый 7 ребенок до 16 лет попал в ДТП по собственной неосторожности [2]. В этом возрасте дети еще не обладают достаточными навыками поведения в транспортной среде, не умеют верно оценить и предвидеть развитие дорожных ситуаций, в том числе последствий допущенных ими нарушений ПДД РФ.

В этой связи профилактика детского травматизма на дорогах остается одной из главных проблем государственной политики в целом и одним из основных направлений деятельности Госавтоинспекции в частности.

А значит, возникает потребность в организации целенаправленной, комплексной работы по профилактике ДДТТ, заключающейся в проведении мероприятий, способствующих повышению уровня правосознания и формированию поведенческих стереотипов, касающихся социальной ответственности у несовершеннолетних как участников дорожного движения начиная с раннего возраста.

Анализ имеющейся литературы позволил сделать вывод, что на сегодняшний день существуют различные формы и методы, предлагаемые для освоения ПДД РФ детьми.

Одни авторы предлагают осваивать материал по БДД посредством проектной деятельности (И.Ю. Иловайская, О.Н. Карпова), интернет технологий: видеоигр; обучающих и развивающих мультфильмов; образовательных маршрутов и др. (Н.Л. Марфина, Г.Н. Мокина). Другие предлагают создавать проблемные образовательные ситуации (А.А. Лисова, М.А. Лисова), третьи считают наиболее эффективными метод сторителлинга, предполагающий обучение через рассказ или историю (М.А. Демиденко), модель социально-педагогического партнерства, в основе которой лежит совместная деятельность с представителями социума (с педагогами, сотрудниками Госавтоинспекции, представителями администрации города, членами различных молодежных организаций и объединений, сверстниками и др.) (Т.Д. Афонина), квест-технологии (В.В. Соколов, О.А. Прохорова) и др. [4, 5, 6, 7, 8, 9].

Организуя профилактические мероприятия по данному направлению деятельности, важно придерживаться не количественного, а качественного подхода.

Так, на наш взгляд, для достижения более высоких показателей эффективности усвоения материала и выработки положительных поведенческих стереотипов в области БДД представленный материал должен, с одной стороны, вызывать интерес у несовершеннолетних, с другой стороны, быть практико-ориентированным, позволяющим

применить полученные теоретические знания на практике в условиях образовательного процесса.

Отметим, что обучение как целенаправленный процесс осуществляется образовательными организациями, а Госавтоинспекция оказывает содействие организациям, осуществляющим образовательную деятельность в соответствии с федеральными государственными образовательными стандартами, в обучении граждан правилам безопасного поведения на дорогах [10].

Одним из наиболее важных аспектов профилактической работы является использование наглядных, мобильных материально-технических средств, позволяющих осуществлять системную деятельность по привитию детям навыков безопасного поведения на дорогах, вовлекая тем самым их в деятельность по профилактике ДДТТ в целом [11].

Реализовать практико-ориентированный подход в деятельности по профилактике ДДТТ, в том числе посредством использования интерактивного метода обучения, стимулировать интерес у детей к изучению и осознанному соблюдению ПДД РФ, развивать у них мотивацию к безопасному поведению на дорогах, способствовать формированию правовой культуры в области БДД и ответственности позволит внедрение в практику деятельности подразделений Госавтоинспекции по пропаганде БДД дополнительного специального технического оборудования и наглядных материалов.

К подобному специальному оборудованию можно отнести Агитационный автобус¹ (далее – автобус) и Портфель сотрудника Госавтоинспекции² (далее – портфель), для которых Научным центром БДД МВД России были разработаны технические требования, конструктивные характеристики, комплектация и технические характеристики демонстрационного оборудования [12].

Автобус оснащен: портативным компьютером (ноутбуком); электронными носителями информации (флеш-накопителем и внешним жестким диском); проектором; беспроводными микрофонами с приемником; комплексами виртуальных тренажеров; световозвращающими элементами; ролл-ап стендами (с текстом и графическими изображениями); экраном для проектора; комплектом двусторонней магнитно-маркерной доски (на колесах с набором магнитов); выносными складными столом и стульями; детским удерживающим устройством группы II; манекенами ребенка и взрослого; ком-

¹ Транспортное средство, укомплектованное демонстрационным оборудованием для проведения информационно-пропагандистских мероприятий с различными социально-возрастными целевыми аудиториями участников дорожного движения в целях повышения у них уровня правосознания и правовой культуры в области дорожного движения.

² Комплекс учебно-методических материалов, используемых сотрудником Госавтоинспекции для проведения занятий по основам безопасности дорожного движения с несовершеннолетними и их родителями.

плектами транспортного и пешеходного светофоров (на стойках с элементами питания и пультами управления); напольным покрытием с фрагментом проезжей части дороги (с перекрестком и дорожной разметкой пешеходных переходов); комплектами макетов остановочного павильона, легкового автомобиля и автобуса; жилетами с полосами световозвращающего материала (детскими и взрослыми); красными флажками; фонарями белого и красного света; комплектами средств пассивной защиты (детским и взрослым) и дорожных знаков; электросамокатом; самокатом; велосипедом.

В портфель Научным центром БДД МВД России предложено включить оборудование небольших размеров, предназначенное для моделирования дорожных ситуаций, наглядной демонстрации и организации обучения в игровой форме.

Так, для моделирования дорожных ситуаций предлагается использовать фрагмент проезжей части дороги (перекресток с дорожной разметкой пешеходного перехода и линиями горизонтальной разметки) (представлено в форме складного механизма, состоящего из пяти складывающихся квадратных секций, соединённых друг с другом) с комплектами двусторонних светофоров (транспортного и пешеходного), дорожных знаков, легковых автомобилей, 3D-фигурок участников дорожного движения и велосипедиста с велосипедом, а также с моделями автобуса, автомобилями скорой медицинской помощи, полиции и пожарной охраны.

Для наглядной демонстрации можно использовать комплекты магнитных демонстрационных кукол с набором средств пассивной защиты, дорожных знаков с короткой ручкой, двусторонней магнитно-маркерной доски с магнитами и маркерами, а также жилет с полосами световозвращающего материала (детский), световозвращающие элементы, карточки «Дорожные ловушки», памятки для несовершеннолетних и их родителей.

Организовать освоение ПДД РФ в игровой форме поможет наличие комплекса VR-очков с геймпадом (в зависимости от финансовых возможностей подразделения), комплекта очков-тренажеров «Фатальное зрение» с защитным чехлом и комплекта двухсторонних карточек (для дидактической игры). Кроме того, в портфеле предполагается наличие флеш-накопителя для хранения видеоматериалов, презентаций и иных материалов по БДД [13].

Так, имея в подразделении подобный автобус, сотрудники Госавтоинспекции смогут не только организовывать и проводить мероприятия по профилактике ДДТТ, охватывая наибольшее количество целевой аудитории, учитывая мобильность транспортного средства, но и вызывать у детей интерес при их проведении, так как они смогут отрабатывать полученные знания на практике, принимая непосредственное участие в дорожном движении на имитированном участке дороги.

Не менее интересно рассказать детям о ПДД РФ позволит и портфель, являющийся, на наш взгляд, некой уменьшенной версией автобуса, представленной в форме переносного кейса, который позволит вовлечь несовершеннолетних в деятельность по профилактике ДДТТ, а имеющиеся внутри него оборудование и методические материалы помогут наглядно продемонстрировать детям последствия небезопасного поведения посредством моделирования дорожных ситуаций и анализа, сделав акцент на безопасность.

Например, с помощью карточек «Дорожные ловушки» сотрудники Госавтоинспекции смогут подробно разобрать с детьми предложенные дорожные ситуации и выбрать наиболее безопасное поведение на дороге; комплекта очков-тренажеров «Фатальное зрение» с защитным чехлом – наглядно продемонстрировать старшеклассникам или кандидатам в водители опасности управления автомобилем в нетрезвом состоянии в дневное и ночное время; фрагмента проезжей части дороги – смоделировать дорожную ситуацию; комплекта двухсторонних карточек (для дидактической игры) – в игровой форме рассказать о ПДД РФ и т.д.

Таким образом, наличие в подразделениях Госавтоинспекции подобных единообразно оснащенных демонстрационным оборудованием и методическим материалом автобуса и портфеля существенно повысит эффективность мероприятий по профилактике ДДТТ, а также превратит обучение в увлекательное мероприятие, позволяющее интересно, в доступной форме и наглядно объяснить сложные для их восприятия правила дорожного движения.

Список источников

1. Указ Президента РФ от 17 мая 2023 г. № 358 «О Стратегии комплексной безопасности детей в Российской Федерации на период до 2030 года» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 27.01.2025).
2. Храмова О.В. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма в области дорожного движения // Безопасность дорожного движения. 2022. № 4. С. 16–18.
3. Многопараметрическая информационно-аналитическая система МИАС (дата обращения: 03.02.2025).
4. Иловайская И.Ю., Карпова О.Н. Проектная деятельность как инструмент профилактики ДТТ. Обеспечение безопасности детей на дорогах: сборник статей межрегиональной научно-практической конференции. Самара, 2021. С. 87–91.
5. Марфина Н.Л., Мокина Г.Н. Современные интернет-технологии как средства обеспечения безопасного поведения дошкольников на дороге. Обеспечение безопасности детей на дорогах: сборник статей межрегиональной научно-практической конференции. Самара, 2021. С. 33–38.
6. Лисова А.А., Лисова М.А. Проблемная ситуация как средство формирования культуры поведения дошкольников в качестве участников дорожного движения. Обеспечение безопасности детей на дорогах: сборник статей межрегиональной научно-практической конференции. Самара, 2021. С. 92–95.

7. Демиденко М.А. Профилактика и предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма при помощи метода сторителлинг. Обеспечение безопасности детей на дорогах: сборник статей межрегиональной научно-практической конференции. Самара, 2021. С. 31–32.

8. Афонина Т.Д. Модель социально-педагогического партнёрства в системе дополнительного образования как эффективное средство воспитания культуры дорожного движения среди детей и подростков. Обеспечение безопасности детей на дорогах: сборник статей межрегиональной научно-практической конференции. Самара, 2021. С. 77–81.

9. Соколов В.В., Прохорова О.А. Использование квест-технологии как формы информационно-пропагандистской работы по профилактике дорожно-транспортного травматизма учащихся. Обеспечение безопасности детей на дорогах: сборник статей межрегиональной научно-практической конференции. Самара, 2021. С. 111–113.

10. Приказ от 29 декабря 2018 г. № 903 «Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 28.01.2025).

11. Кузнецова Н.М. Вовлечение детей и молодежи в деятельность по профилактике дорожно-транспортного травматизма как одно из условий формирования безопасного поведения на дорогах: сборник научных трудов Всероссийского научно-практического форума. М.: МосУ МВД России им. В.Я. Кикотя, 2023. С. 67–70.

12. Кузнецова Н.М., Шелковникова Ю.В. Портфель сотрудника Госавтоинспекции: методические материалы. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024. 54 с.

13. Кузнецова Н.М. Привитие несовершеннолетним навыков безопасного поведения на дорогах посредством внедрения в практику деятельности подразделений по пропаганде безопасности дорожного движения «Портфеля сотрудника Госавтоинспекции»: сборник материалов научно-практической конференции, посвященной обеспечению безопасности дорожного движения. Старотеряево, 2024. С. 49.

References

1. Decree of the President of the Russian Federation dated 17.05.2023 № 358 «On the Strategy for comprehensive child safety in the Russian Federation through 2030» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 27.01.2025).

2. Khramtsova O.V. Prevention of children's road traffic injuries in the field of traffic // Road Safety. 2022. № 4. P. 16–18.

3. Multiparameter information and analytical system MIAS (date of access: 03.02.2025).

4. Ilovaiskaya I.Yu., Karpova O.N. Project activities as a tool for preventing road traffic accidents. Ensuring

child safety on the roads: collection of articles from the interregional scientific and practical conference. Samara, 2021. P. 87–91.

5. Marfina N.L., Mokina G.N. Modern internet technologies as a means of ensuring safe behavior of preschoolers on the road. Ensuring child safety on the roads: collection of articles from the interregional scientific and practical conference. Samara, 2021. P. 33–38.

6. Lisova A.A., Lisova M.A. Problem situation as a means of forming a culture of preschoolers' behavior as road users. Ensuring child safety on the roads: collection of articles from the interregional scientific and practical conference. Samara, 2021. P. 92–95.

7. Demidenko M.A. Prevention and warning of child road traffic injuries using the storytelling method. Ensuring child safety on the roads: collection of articles from the interregional scientific and practical conference. Samara, 2021. P. 31–32.

8. Afonina T.D. Model of social and pedagogical partnership in the system of additional education as an effective means of fostering a culture of road traffic safety among children and adolescents. Ensuring child safety on the roads: collection of articles from the interregional scientific and practical conference. Samara, 2021. P. 77–81.

9. Sokolov V.V., Prokhorova O.A. Using quest technology as a form of information and outreach work to prevent road traffic injuries among students. Ensuring child safety on the roads: collection of articles from the interregional scientific and practical conference. Samara, 2021. P. 111–113.

10. Order № 903 dated 29.12.2018 «On approval of the Instructions for organizing the activities of the State Road Safety Inspectorate of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation to Promote Road Safety» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 27.01.2025).

11. Kuznetsova N.M. Involvement of children and young people in activities to prevent road traffic injuries as one of the conditions for the formation of safe behavior on the roads: a collection of scientific papers of the All-Russian scientific and practical forum. M.: Kikot Moscow State Law University, 2023. P. 67–70.

12. Kuznetsova N.M., Shelkovnikova Yu.V. Portfolio of the State Traffic Safety Inspectorate employee: methodological materials. Moscow: Federal public establishment «Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation», 2024. 54 p.

13. Kuznetsova N.M. Instilling in minors the skills of safe behavior on the roads through the introduction into practice of the activities of road safety propaganda units of the «Portfolio of the State Traffic Inspectorate Officer»: collection of materials from a scientific and practical conference dedicated to ensuring road safety. Staroteryaev, 2024. P. 49.

Информация об авторе

Ю.В. Шелковникова – старший научный сотрудник отдела научного обеспечения профилактических мероприятий и деятельности по формированию правосознания участников дорожного движения Научного центра БДД МВД России

Контакты: ул. Поклонная, д. 17, Москва, Россия, 121293

Information about the author

Yu.V. Shelkovnikova – Senior Researcher of the Department of Scientific Support of Preventive Measures and Activities to form the Legal Awareness of Road Users of the Scientific State Institution of Road Safety of the Ministry of the Interior of the Russian Federation

Contacts: ul. Poklonnaya, d. 17, Moscow, Russia, 121293

Статья поступила в редакцию 06.02.2025; одобрена после рецензирования 06.03.2025; принята к публикации 17.03.2025. The article was submitted 06.02.2025; approved after reviewing 06.03.2025; accepted for publication 17.03.2025.

К ВОПРОСУ О РЕАЛИЗАЦИИ ПРАВА УЧАСТНИКОВ УГОЛОВНОГО ПРОЦЕССА НА ОЗНАКОМЛЕНИЕ С МАТЕРИАЛАМИ УГОЛОВНОГО ДЕЛА

Аделина Теймурхановна Гаджиалиева
Уфимский юридический институт МВД России
gadjalieva_823@mail.ru

Аннотация. В статье рассматривается вопрос о доступе сторон к материалам уголовного дела в рамках уголовного судопроизводства. Определены пути совершенствования существующего механизма ознакомления участников процесса с обвинительным заключением. Предложены практические меры по обеспечению права всех участников на доступ к материалам дела.

Ключевые слова: уголовное дело, материалы уголовного дела, права потерпевшего, ознакомление с материалами уголовного дела, участник уголовного процесса

Для цитирования: Гаджиалиева А.Т. К вопросу о реализации права участников уголовного процесса на ознакомление с материалами уголовного дела // Современная наука. 2025. № 2. С. 53–56.

Original article

PROTECTION AND PRESERVATION OF PERSONAL DATA IN MODERN CONDITIONS

Adelina T. Gadzhialieva
Ufa Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia
gadjalieva_823@mail.ru

Abstract. This study examines the issue of the parties' access to the materials of the criminal case in the framework of criminal proceedings. Ways to improve the existing mechanism for familiarizing participants in the process with the indictment have been identified. Practical measures are proposed to ensure the right of all participants to access the case file.

Keywords: criminal case, materials of the criminal case, rights of the victim, familiarization with the materials criminal case, participant in the criminal process

For citation: Gadzhialieva A.T. Protection and preservation of personal data in modern conditions // Modern Science. 2025. № 2. P. 53–56.

В российском уголовном процессе обеспечение прав участников, в том числе право доступа к материалам дела, является одним из основных принципов. Данное право претерпело существенные изменения, выходя за рамки традиционного ознакомления с материалами и охватывая возможность получения копий документов, уведомлений и иных материалов дела.

Такая эволюция обусловлена приоритетом конституционных прав личности над публичными интересами в уголовном судопроизводстве. В соответствии с Уголовно-процессуальным кодексом РСФСР [1] все стороны, участвующие в уголовном процессе, получали право знакомиться с материалами дела по завершении предварительного следствия, а также делать выписки и получать копии обвинительного заключения.

Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации (далее – УПК РФ) [2] не просто зафиксировал, но и существенно расширил перечень гарантий участия лиц в уголовном процессе, предоставив им дополнительные возможности доступа к информации.

В частности, к таким возможностям относятся право на получение копий процессуальных документов, ознакомление с материалами дела на начальных этапах следствия, а также изучение доказательств, представленных стороной обвинения, до начала судебного разбирательства.

Эти меры направлены на обеспечение всестороннего информирования участников процесса о ходе расследования. Анализ предоставленных прав позволяет сделать вывод о формировании нового правового института – доступа участников уголовного процесса к материалам досудебного производства. Вместе с тем данному институту требуется более глубокое изучение в контексте его взаимодействия с другими категориями уголовного судопроизводства.

Важным гарантом защиты прав участников уголовного судопроизводства и обеспечения принципа состязательности сторон является ознакомление с материалами дела в досудебном производстве.

Данное право, закрепленное в статье 217 УПК РФ, предоставляет участникам процесса возможность изучить собранные следственными

органами доказательства и подготовиться к защите своих интересов. На практике реализация этого права сталкивается с рядом сложностей, включая ограничение времени на ознакомление, недостаточную осведомленность участников о принадлежащих им правах, а также случаи злоупотребления со стороны следственных органов.

В этой связи представляется актуальным проведение анализа данного права, его значения для защиты прав участников уголовного процесса и выработка предложений по совершенствованию действующего законодательства.

Термин «доступ» в значении «возможности пользоваться чем-либо, получать что-либо» используется в законодательстве и юридической литературе преимущественно в сочетании с «правосудием», обозначая право граждан защищать свои права и интересы в судебном порядке.

Конституционный суд РФ впервые применил категорию «доступ» в контексте ознакомления с материалами уголовного дела, используя выражения «доступ к информации», «доступ к сведениям».

Таким образом, понятие «доступ» в контексте рассмотрения данного вопроса включает не только право ознакомления с материалами дела, но и всю совокупность правовых отношений, прав и обязанностей участников уголовного процесса, гарантирующих им доступ к информации о ходе и результатах расследования.

Модернизация УПК РФ требует пересмотра и уточнения понятия «доступ к материалам досудебного производства». Ограничение его понимания лишь правом на ознакомление с материалами дела уже не соответствует современным реалиям уголовно-процессуальной деятельности.

Действующее законодательство предусматривает возможность уведомления лиц, участвующих в досудебном производстве, о запрете разглашения полученной ими информации.

Однако нормативные акты не устанавливают четкие правила защиты сведений, добытых на стадии возбуждения уголовного дела. Это создает сложные ситуации, связанные с обеспечением права на неприкосновенность частной жизни в ходе досудебного производства.

Продолжительность предварительного следствия может достигать 30 суток, в течение которых в рамках проверки оснований для возбуждения дела могут быть вовлечены многочисленные лица, не обладающие процессуальным статусом. Данная практика сопряжена с повышенной угрозой утечки конфиденциальной информации.

Следует подчеркнуть, что действующее законодательство не предусматривает обязательного уведомления участников доследственной проверки о запрете разглашения полученной ими информации в процессе рассмотрения сообщения о преступлении.

УПК РФ предоставляет возможность сторонам обвинения и защиты ознакомиться с матери-

алами дела как после завершения предварительного следствия, так и в ходе его проведения. Помимо этого, доступ к материалам доследственной проверки предоставляется и другим участникам уголовного процесса.

На завершающей стадии предварительного следствия процедура ознакомления всех участников уголовного судопроизводства с материалами дела приобретает особое значение. Данный механизм играет ключевую роль в обеспечении реализации процессуальных прав участников и в достижении всестороннего, объективного и полного расследования.

УПК РФ, а именно часть 2 статьи 55, дополнительно гарантирует участникам предварительного следствия доступ к ознакомлению с материалами уголовного дела. Такая возможность является фундаментальной для обеспечения эффективного исполнения процессуальных обязанностей всеми участниками и формирования всестороннего представления обо всех обстоятельствах дела на стадии судебного разбирательства.

Анализ теоретических и нормативных основ свидетельствует о необходимости совершенствования механизма реализации права на ознакомление с материалами дела участниками уголовного процесса. К.В. Тарасова высказывает мнение о том, что предоставление потерпевшему доступа к материалам уголовного дела способно привести к затягиванию досудебного производства и затруднить процесс защиты [3].

С.В. Колдин не разделяет этой точки зрения, настаивая на том, что отсутствие уведомления участников процесса о возможности ознакомления с материалами дела является нарушением прав [4] всех сторон досудебного производства.

В соответствии с действующим законодательством следователь обязан информировать участников уголовного процесса о праве ознакомления с материалами дела и зафиксировать это в деле.

По мнению Н.Н. Алиевой, отказ участника от ознакомления не влечет за собой никаких юридических последствий [5] и позволяет сократить объем материалов дела при его передаче в суд.

Исходя из этого, в деле необходимо указывать страницы с информацией об уведомлении участников, а также прилагать документы, подтверждающие их отказ от ознакомления.

Неуказание информации об отказе участника может стать основанием для возврата дела прокурором на дополнительное рассмотрение [6]. Анализ представленных данных позволяет сделать вывод о значимости института ознакомления участников уголовного процесса с материалами уголовного дела для обеспечения защиты их прав и законных интересов на предварительном следствии.

Согласно уголовно-процессуальному законодательству следователь обязан гарантировать потерпевшему свободный доступ к материалам уголовного дела.

Подобные положения, устанавливающие порядок ознакомления с материалами дела для обвиняемого и его защитника, закреплены в статье 217 УПК РФ. В то же время на практике реализация принципа предоставления доступа к материалам уголовного дела допускает различные интерпретации, что приводит к определенной неясности в его применении.

Законодательство Российской Федерации регламентирует унифицированный порядок оформления материалов уголовного дела в формате единого тома с целью ознакомления обвиняемого и его защитника.

Вместе с тем закон не обязывает к такому порядку ознакомления потерпевшего. Отсутствие в УПК РФ четкого определения лиц, которым предоставляется доступ к материалам дела, порождает трудности при реализации данного права и ведет к юридической неопределенности. Некоторые юристы полагают, что лицам, чьи права и свободы затронуты материалами уголовного дела, необходимо предоставить к ним доступ.

Согласно статье 42 УПК РФ лица, официально признанные потерпевшими в ходе уголовного производства, обладают правом ознакомления со всеми материалами уголовного дела на стадии предварительного следствия. В случае наличия нескольких потерпевших каждый из них имеет право доступа к материалам дела, которые непосредственно затрагивают его личные права и свободы.

Важно отметить, что, несмотря на существенное значение данного вопроса в сфере юриспруденции, в настоящее время отсутствует единообразное понимание объема прав доступа потерпевшего к материалам уголовного дела. Данная неопределенность вызвана отсутствием в действующем законодательстве четких критериев отбора материалов дела, которые должны быть предоставлены потерпевшему.

Некоторые представители процессуальной науки выступают за полный доступ потерпевшего к материалам уголовного дела. Необходимо согласиться с мнением Л.Г. Татьяниной и С.Г. Стародубова, что от качества ознакомления с материалами уголовного дела зависит последующий результат его рассмотрения [7].

По нашему мнению, п. 12 ч. 2 ст. 42 УПК РФ нуждается в уточнении. Данная норма предусматривает, что при наличии множественности потерпевших каждый из них в ходе предварительного следствия имеет право ознакомиться только с той частью уголовного дела, которая непосредственно затрагивает его права и законные интересы [8].

При определении объема предоставляемых материалов в ходе предварительного расследования уголовного дела следует учитывать два важных фактора.

Во-первых, большой круг пострадавших, который может быть выявлен в ходе расследования,

может существенно замедлить процесс ознакомления со всеми материалами дела.

Во-вторых, отсутствие четких критериев отбора необходимой информации для ознакомления может привести к тому, что следователь не учтет важные данные.

С учетом вышеизложенного требуется корректировка действующего УПК РФ в части предоставления доступа к материалам уголовного дела. В ходе предварительного следствия необходимо уделить особое внимание порядку предоставления потерпевшему копии обвинительного заключения.

В соответствии с УПК РФ уголовное дело, по завершении которого вынесено обвинительное заключение, направляется в суд. По просьбе потерпевшего ему предоставляется копия данного документа.

Учитывая фундаментальную роль обвинительного заключения как итогового акта предварительного следствия, представляется целесообразным обсудить вопрос о расширении доступа к нему. Предлагается предоставить обвинительное заключение не только обвиняемому, но и потерпевшему.

Таким образом, ознакомление со всеми материалами уголовного дела является необходимым этапом предварительного следствия, поскольку знание содержания дела лежит в основе построения эффективной защиты в рамках уголовного процесса.

Список источников

1. Уголовно-процессуальный кодекс РСФСР (утв. ВС РСФСР 27.10.1960) (ред. от 29.12.2001, с изм. от 26.11.2002) (с изм. и доп., вступающими в силу с 01.07.2002) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 25.01.2025).
2. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18 декабря 2001 г. № 174-ФЗ // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 25.01.2025).
3. Тарасова К.В. Неопределенность понятия «явное затягивание времени ознакомления с материалами уголовного дела» в статье 217 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации как возможность злоупотребления правом на защиту // *Colloquium-Journal*. 2018. № 7-4(18). С. 70–72.
4. Колдин С.В. Защита прав и законных интересов потерпевшего по Уголовно-процессуальному кодексу Российской Федерации: автореф. дис. канд. юрид. наук. Саратов, 2004. 25 с.
5. Алиева Н.Н. Ознакомление участников уголовного судопроизводства с материалами уголовного дела // *Вестник Российского университета кооперации*. 2019. № 4(38). С. 101–103.
6. Есина А.С., Гаврилов Б.Я., Пушкарев В.В. и др. Деятельность следователя на этапе окончания предварительного следствия. М.: Московский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации им. В.Я. Кикотя, 2019. 61 с.
7. Татьянина Л.Г., Стародумов С.В. Отдельные вопросы ознакомления с материалами уголовного дела при окончании производства предварительного следствия // *Вестник Удмуртского университета. Серия Экономика и право*. 2021. Т. 31. № 6. С. 1107–1112.
8. Даровских О.И. Критерии категории «эффективность» в решениях Конституционного Суда Российской Федерации

ской Федерации, касающихся уголовно-процессуальной деятельности // Проблемы права. 2021. № 3(82). С. 104–110.

References

1. Criminal Procedure Code of the RSFSR (approved by the Supreme Council of the RSFSR on 27.10.1960) (as amended on 29.12.2001, as amended on 26.11.2002) (as amended and supplemented, coming into force on 01.07.2002) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 25.01.2025).
2. Criminal Procedure Code of the Russian Federation dated 18.12.2001 № 174-FZ // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 25.01.2025).
3. Tarasova K.V. Uncertainty of the concept of «obvious delay in familiarization with the materials of a criminal case» in Article 217 of the Criminal Procedure Code of the Russian Federation as a possibility of abuse of the right to defense // Colloquium-Journal. 2018. № 7-4(18). P. 70–72.
4. Koldin S.V. Protection of the rights and legitimate interests of the victim under the Criminal Procedure Code

of the Russian Federation: abstract. dis. Candidate of Sciences in Jurisprudence. Saratov, 2004. 25 p.

5. Alieva N.N. Familiarization of participants in criminal proceedings with the materials of a criminal case // Bulletin of the Russian University of Cooperation. 2019. № 4(38). P. 101–103.

6. Esina A.S., Gavrilov B.Ya., Pushkarev V.V. et al. Activities of the investigator at the stage of completion of the preliminary investigation. M.: Kikot Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia, 2019. 61 p.

7. Tatyana L.G., Starodumov S.V. Certain issues of familiarization with the materials of the criminal case at the end of the preliminary investigation // Bulletin of the Udmurt University. Series Economics and Law. 2021. Vol. 31. № 6. P. 1107–1112.

8. Darovskikh O.I. Criteria for the category «effectiveness» in decisions of the Constitutional Court of the Russian Federation concerning criminal procedural activity // Problems of Law. 2021. № 3(82). P. 104–110.

Информация об авторе

А.Т. Гаджалиева – преподаватель кафедры профессиональной подготовки Уфимского юридического института МВД России
Контакты: ул. Мукинова, д. 2, Уфа, Россия, 450000

Information about the authors

A.T. Gadzhaliyeva – Teacher of the Department of Professional Training of the Ufa Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia
Contacts: ul. Muksinova, d. 2, Ufa, Russia, 450000

Статья поступила в редакцию 06.02.2025; одобрена после рецензирования 06.03.2025; принята к публикации 17.03.2025.
The article was submitted 06.02.2025; approved after reviewing 06.03.2025; accepted for publication 17.03.2025.

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ И ПРЕСЕЧЕНИЯ ПОЛИЦИЕЙ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ СОБСТВЕННОСТИ

Афгана Алигусейновна Джафарова

Уфимский юридический институт МВД России
emil55576@mail.ru

Аннотация. В статье рассматриваются фундаментальные функции государства, связанные с обеспечением общественного порядка и законности, уделяется особое внимание концепции правового государства. Отмечается, что сотрудничество между различными ведомствами и организациями позволяет создать разносторонние стратегии предупреждения правонарушений, а также эффективнее использовать ресурсы и опыт каждой структуры. Вместе с тем важным фактором является также общественная поддержка и участие в процессах превенции, что способствует укреплению доверия к правоохранительным органам и повышению эффективности борьбы с преступностью в целом.

Ключевые слова: полиция, собственность, защита, охрана, функция, профилактика

Для цитирования: Джафарова А.А. Некоторые вопросы предупреждения и пресечения полицией административных правонарушений в области охраны собственности // Современная наука. 2025. № 2. С. 57–60.

Original article

SOME ISSUES OF PREVENTION AND SUPPRESSION OF ADMINISTRATIVE OFFENSES IN THE FIELD OF PROPERTY PROTECTION BY THE POLICE

Afgana A. Dzhafarova

Ufa Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia
emil55576@mail.ru

Abstract. The article examines the fundamental functions of the state related to ensuring public order and legality, paying special attention to the concept of the rule of law. It is noted that cooperation between various departments and organizations allows for the creation of diverse crime prevention strategies, as well as more efficient use of the resources and experience of each structure. At the same time, an important factor is also public support and participation in prevention processes, which helps to strengthen trust in law enforcement agencies and increase the effectiveness of the fight against crime in general.

Keywords: police, property, protection, safeguarding, function, prevention

For citation: Dzhafarova A.A. Some issues of prevention and suppression of administrative offenses in the field of property protection by the police // Modern Science. 2025. № 2. P. 57–60.

В любом современном государстве обеспечение общественного порядка, а также законности есть основополагающие функции. Государство, живущее по правовым стандартам, придает таким функциям особое значение. Тем не менее правовое государство, как известно в науке, отличается не только многогранностью, но и протеканием сложных правовых явлений. Российская Федерация, согласно Конституции РФ, относит себя к такой категории [1]. Основополагающим принципом защиты права собственности является принцип неприкосновенности собственности.

В юридической науке сложилось мнение, что защита собственности ложится не только на плечи самого собственника, но и на правоохранительные органы [2], которые разрабатывают ряд мероприятий по предупреждению и пресечению посягательств на чужое имущество со стороны третьих лиц.

Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) [3] содержит в себе главу 7, регулирующую сферу правонарушений в области охраны собственности. Сотрудники полиции проводят проверку, возбуждают

дела об административных правонарушениях в этой области. По некоторым составам пресекают и предупреждают совершение этих правонарушений совместно с другими правоохранительными органами, органами исполнительной власти, общественными объединениями.

В структуре МВД России имеются уполномоченные органы, силы которых направлены на борьбу с таким видом правонарушений. Среди таких подразделений стоит отметить участковых уполномоченных полиции (далее – УУП), сотрудников патрульно-постовой службы, сотрудников отдела исполнения административного законодательства.

Зачастую, если правонарушения совершают несовершеннолетние лица, то к расследованию привлекают и подразделение по делам несовершеннолетних. Таким образом, полиции отводится значимая роль в выявлении, пресечении и предупреждении административных правонарушений. Именно полиция координирует деятельность всех органов исполнительной власти и общественных объединений в этом направлении.

При выявлении правонарушения либо поступлении в полицию заявления или сообщения о

совершенном правонарушении, в том числе и в области охраны собственности, сотрудник полиции обязан в обязательном порядке реагировать на сообщение, заявление, зарегистрировать его должным образом, провести проверку.

Кроме того, сотрудник обязан руководствоваться следующими принципами, то есть основополагающими началами административного производства, без которых было бы невозможно достигнуть тех задач, которые предусмотрены КоАП РФ: законность (ст. 1.6 КоАП РФ), то есть все процессуальные действия должны проводиться в соответствии с нормами закона; объективность; обеспечение права на защиту; применение презумпции невиновности (ст. 1.5 КоАП РФ); соблюдение равенства перед законом (ст. 1.4 КоАП РФ); гласность, соблюдение сроков расследования и составления протокола.

Представим примерный алгоритм для сотрудников ОВД, направленный непосредственно на выявление, пресечение и раскрытие правонарушений в области охраны собственности:

1. Пресечение правонарушения в области охраны собственности. Информация, которая может поступить о данном виде правонарушений, проходит через оперативных дежурных в соответствии с приказом МВД России от 29 августа 2014 года № 736 «Об утверждении Инструкции о порядке приема, регистрации и разрешения в территориальных органах Министерства внутренних дел Российской Федерации заявлений и сообщений о преступлениях, об административных правонарушениях, о происшествиях» (далее – приказ МВД России № 736) [4]. Далее оперативные дежурные обязаны доложить УУП о данном правонарушении, последние, в свою очередь, предпринимают ряд мер, направленных на пресечение.

Если же УУП выявляет данные правонарушения сам, то в соответствии с приказом МВД России № 736, он обязан доложить о происшествии оперативному дежурному и сообщить сведения, относящиеся к совершенному деянию.

В случае, если УУП удалось пресечь правонарушение или найти правонарушителя по «горячим следам», сотруднику необходимо установить его личность и зафиксировать полученную информацию.

При осуществлении мероприятий по установлению личности УУП целесообразно передать информацию оперативному дежурному для того, чтобы проверить лицо на предмет нахождения его в розыске, а также проверить его судимость. Данные действия очень важны, ведь от информации о том, находится человек в розыске или нет, имеет судимость (или совершал аналогичное административное правонарушение) или нет, зависит последующий алгоритм действий.

Так, если лицо ранее совершило мелкое хищение по ст. 7.27 КоАП РФ, то имеются все основания для возбуждения уголовного дела по ст. 158.1

Уголовного кодекса Российской Федерации и передачи всех собранных документов следователю или дознавателю.

В таком случае УУП должен сообщить оперативному дежурному о том, что на месте происшествия нужна следственно-оперативная группа для проведения процессуальной проверки факта хищения и ряда следственных и иных действий.

Предмет административного правонарушения при необходимости следует изъять в соответствии со ст. 27.10 КоАП РФ, составив соответствующий протокол, и в дальнейшем приобщить к материалам дела.

При этом все процессуальные действия в обязательном порядке должны быть зафиксированы в протоколах. Например, если это касается самовольного занятия земельного участка или части земельного участка, в том числе использование земельного участка лицом, не имеющим предусмотренных законодательством Российской Федерации прав на указанный земельный участок (ст. 7.1 КоАП РФ).

Истребованию из Единого государственного реестра недвижимости подлежат правоустанавливающие документы, например выписка об объекте недвижимости, при этом в развернутом виде с кадастровым планом земельного участка, с установлением точек координат.

2. Фиксация и оценка информации и доказательств, полученных в ходе дела. После проведения мероприятий и получения информации о лице и о событии правонарушения УУП составляет протокол о принятии устного заявления, если гражданин сообщил об этом при личной встрече, либо принимает письменное заявление.

УУП принимает меры о взятии объяснения с лица, показания которого были заслушаны или прочитаны в письменном виде. При осуществлении мероприятий по получению объяснения УУП уточняет всю необходимую и детальную информацию о лице и событии, а именно место, время, адрес, портретное описание (при необходимости).

При возникновении необходимости для установления права собственности на вещь, на которую посягнули правонарушением, УУП имеет право истребовать документацию, которая бы подтвердила право собственности. Это может быть кассовый чек, электронный чек, договор, квитанция и иные официальные документы.

При непосредственном обнаружении признаков административного правонарушения в области охраны собственности самим сотрудником полиции целесообразно составить по данному факту рапорт, в котором зафиксировать все перечисленные выше обстоятельства.

3. Установить иные обстоятельства, имеющие значение для рассмотрения дела.

На данном этапе следует установить виновность лица в совершении административного правонарушения; обстоятельства, исключющие

производство по делу об административном правонарушении; иные обстоятельства, имеющие значение для правильного разрешения дела, а также причины и условия совершения административного правонарушения. В частности, следует опросить очевидцев правонарушения в качестве свидетелей по делу, разъяснив им соответствующие права и обязанности и предупредив об ответственности (ст. 17.9, 25.6 КоАП РФ).

Кроме того, следует принять меры к получению и фиксации иных доказательств (изъятие записей с камер видеонаблюдения непосредственно на месте происшествия и (при необходимости) на прилегающей территории; документов о стоимости имущества и др.).

4. Применение необходимых мер административно-правового обеспечения и составление соответствующих процессуальных документов, предусмотренных гл. 27 КоАП РФ (протокол о доставлении, протокол об административном задержании, протокол личного досмотра вещей и т.д.).

Протокол должен содержать точные достоверные сведения о времени, месте его составления, о лице, привлекаемом к административной ответственности, о должностном лице, составившем протокол, а также включать данные о времени, месте и обстоятельствах совершения административного правонарушения, о правовом акте, предусматривающем ответственность за его совершение, описание противоправного деяния (ч. 2 ст. 28.2 КоАП РФ).

Кроме того, должны быть указаны сведения, характеризующие личность правонарушителя, смягчающие и отягчающие наказание обстоятельства, сведения о привлечении лица к административной ответственности ранее.

Протокол должен быть подписан должностным лицом, которое его составило, лицом, привлекаемым к ответственности, в случае, если это юридическое лицо, – его представителем.

Если лицо, привлекаемое к ответственности, или представитель юридического лица не присутствовали при составлении протокола, то протокол направляется им по почте заказным письмом с обратным уведомлением о его получении, по месту жительства либо по месту нахождения привлекаемого. При наличии свидетелей при составлении протокола они также подписывают его. Если все вышеуказанные лица отказываются подписать протокол, то в протоколе делается об этом отметка (ч. 4 ст. 28.2 КоАП РФ).

При составлении протокола указанным лицам разъясняются их права и обязанности согласно ст. 25.1 КоАП РФ под роспись в протоколе. Данные лица вправе внести в протокол замечания, объяснения, пояснить основания отказа о подписи в протоколе.

Большое значение имеет неотвратимость назначенного наказания, а именно исполнение назначенного наказания. Это своеобразная про-

филактика предупреждения и пресечения административных правонарушений, воспитание правосознания правонарушителя и восстановление социальной справедливости [5].

Исполнение назначенного наказания является стадией производства по делу об административном правонарушении, завершающей административный процесс. Смысл данной стадии в том, чтобы постановление суда не осталось лишь на бумаге, то есть декларативным, а было исполнено, только тогда будут достигнуты цели наказания и исполнены задачи административного производства.

Постановление по делу об административном правонарушении после вступления его в законную силу подлежит обязательному исполнению.

В некоторых случаях постановление подлежит немедленному исполнению. Например, при назначении наказания по ст. 7.6 КоАП РФ в виде административного приостановления деятельности.

Что касается главы 7 КоАП РФ, поскольку должностные лица полиции лишены права выносить постановления по делам об административных правонарушениях, то исполнение постановления возлагается на должностное лицо, орган либо суд, постановившие его. Именно они будут контролировать службу судебных приставов по надлежащему исполнению назначенного наказания.

В заключение можно констатировать, что действия сотрудников полиции при получении сообщения о правонарушении в сфере охраны собственности играют ключевую роль в обеспечении правопорядка и защите законных интересов граждан.

Благодаря оперативному реагированию и профессиональному подходу сотрудники полиции способствуют предотвращению преступлений, задержанию преступников и восстановлению украденного имущества. Важно, чтобы каждый сотрудник полиции был грамотно подготовлен и действовал в соответствии с законом, а также проявлял чуткость и внимание к потерпевшим.

Полиция является органом, созданным в целях в том числе охраны собственности, противодействия совершению административных правонарушений, преступлений в области собственности.

Для этого полиция наделена всеми необходимыми процессуальными правами: проведение проверки, расследования для установление факта совершения правонарушения, сбор доказательств, подтверждающих вину, и т.д., проведение профилактических мероприятий в целях предупреждения и пресечения правонарушений.

В заключение отметим, что в случае установления совершения административного правонарушения в сфере собственности сотрудник полиции вправе реализовать весь комплекс мер по установлению правопорядка, то есть противодействовать совершению административного правонарушения. Сотрудник полиции представляется гарантом восстановления нарушенных прав граждан, юридических лиц, государственных и муниципальных

органов, организаций, общественных объединений. В этом и заключается компетенция полиции по противодействию совершению административных правонарушений, в том числе связанных с охраной собственности.

Список источников

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 01.01.2025).
2. Косицин И.А. О роли полиции в защите собственности // Сибирское юридическое обозрение. 2015. № 4(29).
3. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 01.01.2025).
4. Приказ МВД России от 29 августа 2014 г. № 736 «Об утверждении Инструкции о порядке приема, регистрации и разрешения в территориальных органах Министерства внутренних дел Российской Федерации заявлений и сообщений о преступлениях, об администра-

тивных правонарушений, о происшествиях» // СПС «Консультант Плюс» (дата обращения: 01.01.2025).

5. Шевченко Ю.П. Полицейские меры // Полицейское право. 2005. № 3(3). С. 25–30.

References

1. Constitution of the Russian Federation (adopted by nationwide vote on 12.12.1993 with amendments approved during the all-Russian vote on 01.07.2020) // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 01.01.2025).
2. Kositsin I.A. On the role of the police in protecting property // Siberian Legal Review. 2015. № 4(29).
3. Code of the Russian Federation on Administrative Offenses dated 30.12.2001 № 195-FZ // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 01.01.2025).
4. Order of the Ministry of Internal Affairs of Russia dated 29.08.2014 №736 «On approval of the Instruction on the procedure for accepting, registering and resolving in territorial bodies of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation applications and reports on crimes, administrative offenses, and incidents» // Legal reference system «Consultant Plus» (date of access: 01.01.2025).
5. Shevchenko Yu.P. Police measures // Police law. 2005. № 3(3). P. 25–30.

Информация об авторе

А.А. Джафарова – преподаватель кафедры профессиональной подготовки Уфимского юридического института МВД России
Контакты: ул. Муксинова, д. 2, Уфа, Россия, 450000

Information about the author

A.A. Dzhaifarova – Teacher of the Department of Professional Training of the Ufa Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia
Contacts: ul. Muksinova, d. 2, Ufa, Russia, 450000

Статья поступила в редакцию 29.01.2025; одобрена после рецензирования 03.03.2025; принята к публикации 10.03.2025.
The article was submitted 29.01.2025; approved after reviewing 03.03.2025; accepted for publication 10.03.2025.

Научная статья

© Перепелицына Ю.Р., 2025
УДК 811.1**ЗНАЧЕНИЕ НЕВЕРБАЛЬНЫХ СРЕДСТВ ОБЩЕНИЯ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ СОТРУДНИКОВ МВД РОССИИ****Юлия Ростиславовна Перепелицына**Ставропольский филиал Краснодарского университета МВД России
perepelitsyna_yuliya@mail.ru

Аннотация. В статье рассматривается важность невербального общения в профессиональной деятельности сотрудников органов внутренних дел. Умение правильно интерпретировать и применять невербальные сигналы существенно повышает эффективность выполнения служебных обязанностей, способствует установлению контакта с гражданами и выявлению потенциально опасных ситуаций. Обсуждаются основные виды невербальной коммуникации, такие как кинесика, проксемика, паралингвистика, визуальный контакт и тактильные контакты. Уделено внимание применению навыков невербальной коммуникации в различных профессиональных контекстах, включая допросы, патрулирование и работу с гражданами. Рекомендуется проведение тренингов по развитию этих навыков для сотрудников органов внутренних дел, что позволит повысить их профессиональную подготовленность и улучшить взаимодействие с населением.

Ключевые слова: невербальное общение, кинесика, проксемика, паралингвистика, визуальный контакт, тактильные контакты, профессиональная деятельность, тренинги, психологическая подготовка

Для цитирования: Перепелицына Ю.Р. Значение невербальных средств общения в профессиональной деятельности сотрудников МВД России // Современная наука. 2025. № 2. С. 61–63.

Original article

**THE IMPORTANCE OF NON-VERBAL MEANS OF COMMUNICATION
IN THE PROFESSIONAL ACTIVITIES OF EMPLOYEES OF THE MINISTRY
OF INTERNAL AFFAIRS OF RUSSIA****Yuliya R. Perepelitsyna**Stavropol branch of the Krasnodar University of the Ministry of Internal Affairs of Russian Federation
perepelitsyna_yuliya@mail.ru

Abstract. The article considers the importance of non-verbal communication in the professional activities of internal affairs officers. The ability to correctly interpret and apply non-verbal signals significantly increases the efficiency of fulfilment of official duties, helps to establish contact with citizens and identify potentially dangerous situations. The main types of non-verbal communication such as kinesics, proxemics, paralinguistics, visual contact and tactile contacts are discussed. Attention is given to the application of nonverbal communication skills in a variety of professional contexts, including interrogation, patrolling, and working with citizens. Training in these skills is recommended for internal affairs officers to enhance their professional preparedness and improve their interaction with the public.

Keywords: non-verbal communication, kinesics, proxemics, paralinguistics, visual contact, tactile contacts, professional activity, trainings, psychological training

For citation: Perepelitsyna Yu.R. The importance of non-verbal means of communication in the professional activities of employees of the Ministry of Internal Affairs of Russia // Modern Science. 2025. № 2. P. 61–63.

Невербальное общение играет важнейшую роль в профессиональной деятельности сотрудников МВД России. Умение правильно интерпретировать и использовать невербальные сигналы позволяет сотрудникам органов внутренних дел более эффективно выполнять свои служебные обязанности, устанавливать контакт с гражданами и выявлять потенциально опасные ситуации.

Основные виды невербальной коммуникации, значимые для работы сотрудников органов внутренних дел, включают:

1. Кинесику – движения тела, жесты, мимику, походку. Анализ кинесики позволяет выявлять нервность, агрессию, попытки что-либо скрыть.

2. Проксемику – пространственную организацию общения. Важно соблюдать оптимальную дистанцию при общении с гражданами.

3. Паралингвистику – характеристики голоса (тембр, громкость, темп речи). Изменения в голосе могут свидетельствовать об эмоциональном состоянии собеседника.

4. Визуальный контакт – направление и продолжительность взгляда. Уклонение от зрительного контакта может указывать на ложь.

5. Такесику – тактильные контакты (рукопожатия, похлопывания). Важно соблюдать профессиональную дистанцию.

Умение «читать» невербальные сигналы имеет большое значение при проведении оперативно-розыскных мероприятий, допросов, очных ставок. Это позволяет выявлять ложь, скрываемую информацию, истинное эмоциональное состояние допрашиваемых.

При патрулировании и охране общественного порядка анализ невербального поведения граждан помогает выявлять потенциально опасных лиц, предупреждать конфликтные ситуации.

В ходе профилактической работы с населением правильное использование невербальных средств (открытые жесты, доброжелательное выражение лица) способствует установлению доверительного контакта.

При взаимодействии с коллегами навыки невербальной коммуникации важны для эффективной совместной работы, поддержания благоприятного психологического климата в коллективе.

Для развития навыков невербальной коммуникации в системе МВД России проводятся специальные тренинги и занятия по психологической подготовке. Сотрудники обучаются распознавать ложь по мимике и жестам, считывать эмоциональное состояние собеседника, использовать язык тела для установления доверительного контакта.

Особенности применения невербальных средств общения в различных ситуациях профессиональной деятельности сотрудников органов внутренних дел

Особую значимость навыки невербальной коммуникации приобретают в ходе следственных действий при проведении допросов и опросов. Сотрудники МВД России должны уметь:

а) распознавать признаки лжи: избегание зрительного контакта, микровыражения лица, изменения в позе и жестикуляции;

б) использовать технику «отзеркаливания» для установления раппорта с допрашиваемым;

в) контролировать собственные невербальные сигналы, чтобы не выдать важную информацию или свое эмоциональное состояние.

Во время патрулирования сотрудники органов внутренних дел должны обращать внимание:

а) на общую «картину» поведения граждан, выявляя аномалии и подозрительные действия;

б) на невербальные признаки агрессии или нервозности, которые могут предшествовать правонарушениям;

в) на групповую динамику в толпе, используя навыки проксемики для предотвращения конфликтных ситуаций [1].

Работа с гражданами, пострадавшими от преступлений или ставшими свидетелями правонарушений, требует особого внимания к невербальной коммуникации:

а) использование успокаивающих жестов и мимики для снижения уровня стресса у собеседника;

б) внимательное наблюдение за невербальными сигналами, которые могут указывать на сокрытие информации или страх перед правонарушителями;

в) применение техник активного слушания, включая соответствующую позу тела и выражение лица.

В ходе оперативной работы невербальная коммуникация играет ключевую роль:

а) при наружном наблюдении важно уметь считывать язык тела подозреваемых, не привлекая к себе внимания;

б) во время внедрения в преступную среду необходимо контролировать собственные невербальные сигналы, чтобы не выдать себя;

в) при проведении оперативных комбинаций умелое использование невербальных средств может помочь в получении нужной информации или реакции от объекта.

Часто случается так, что невербальное общение между сотрудниками МВД России и гражданами может быть неправильно понято. Например, жесты, мимика и тон голоса могут вызывать недопонимание и негативные эмоции у жителей района, что может привести к конфликтам и нарушению правопорядка [2].

В данной статье были выявлены следующие основные проблемы в невербальном общении сотрудников МВД России с гражданами:

1. Негативное восприятие тона голоса и мимики. Некоторые сотрудники МВД России используют слишком жесткий тон голоса или агрессивную мимику, что может вызывать напряжение у жителей и приводить к непониманию.

2. Неправильное использование жестов. Некоторые сотрудники МВД России не умеют правильно использовать жесты, что может привести к недопониманию и негативным эмоциям со стороны жителей.

3. Непонимание культурных различий. Сотрудники органов внутренних дел иногда не учитывают культурные различия и используют неверные жесты и мимику, что может привести к неправильному восприятию со стороны жителей.

При всей важности навыков невербального общения, сотрудники органов внутренних дел должны соблюдать этические нормы:

1. Не допускать манипулятивного использования невербальных техник для получения ложных признаний или информации.

2. Уважать культурные различия в невербальной коммуникации при работе с представителями различных национальностей.

3. Соблюдать профессиональную дистанцию и не допускать неуместных тактильных контактов.

4. Использовать невербальные средства для деэскалации конфликтов, а не для их провоцирования.

Для повышения эффективности использования невербальных средств общения в системе МВД России проводятся специальные программы обучения:

1. Теоретическая подготовка: изучение основ психологии невербального общения, типологии жестов и мимических выражений.

2. Практические тренинги: отработка навыков распознавания лжи, установления контакта, управления собственными невербальными сигналами.

Список источников

3. Анализ видеоматериалов: разбор реальных ситуаций из практики правоохранительных органов с точки зрения невербальной коммуникации.

4. Ролевые игры: моделирование типичных ситуаций профессиональной деятельности с акцентом на невербальное взаимодействие.

5. Межкультурная коммуникация: изучение особенностей невербального общения в различных культурах для работы в многонациональных регионах [3].

Таким образом, владение невербальными средствами общения является важной профессиональной компетенцией сотрудников ОВД. Это позволяет более эффективно выполнять оперативно-служебные задачи, обеспечивать личную безопасность, устанавливать психологический контакт с гражданами.

Эффективное применение невербальных средств общения требует от сотрудников МВД России не только теоретических знаний, но и постоянной практики, развития наблюдательности и эмоционального интеллекта. При этом важно соблюдать этические нормы и не допускать манипулятивного использования невербальных сигналов.

Грамотное владение невербальной коммуникацией позволяет сотрудникам полиции повысить эффективность своей работы и уровень доверия граждан к правоохранительным органам. Невербальные средства общения являются важнейшим инструментом в профессиональной деятельности сотрудников органов внутренних дел.

Они позволяют повысить эффективность выполнения служебных задач, обеспечить личную безопасность и установить доверительные отношения с гражданами. Однако их использование требует глубоких знаний, постоянной практики и соблюдения этических норм.

1. Харисова Л.Х. Развитие вербальных и невербальных средств общения у сотрудника полиции в условиях образовательной организации системы МВД России // Совершенствование профессиональной подготовки сотрудников подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения: сборник материалов внутриведомственной научно-практической конференции. 2020. С. 92–94.

2. Перепелицына Ю.Р., Седунова Н.А. Невербальные средства общения как способ психологического воздействия на собеседника в деятельности сотрудника МВД России // Актуальные вопросы социогуманитарного знания: история и современность: межвузовский сборник научных трудов. Краснодар, 2024. С. 145–150.

3. Перепелицына Ю.Р., Нарыкова Н.А., Жабоев А.Ю. Значение невербальных средств общения в профессиональной деятельности сотрудников МВД // Гуманитарно-правовые аспекты развития российского общества: сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции курсантов, студентов и слушателей. Ставрополь, 2021. С. 177–180.

References

1. Kharisova L.H. The development of verbal and non-verbal means of communication among a police officer in an educational organization of the Ministry of Internal Affairs of Russia // Improving the professional training of employees of road safety departments: collection of materials of the interdepartmental scientific and practical conference. P. 92–94.

2. Perepelitsyna Yu.R., Sedunova N.A. Non-verbal means of communication as a way of psychological influence on the interlocutor in the activities of an employee of the Ministry of Internal Affairs of Russia // Current issues of socio-humanitarian knowledge: history and modernity: interuniversity collection of scientific papers. Krasnodar, 2024. P. 145–150.

3. Perepelitsyna Yu.R., Narykova N.A., Zhaboev A.Yu. The importance of non-verbal means of communication in the professional activities of employees of the Ministry of Internal Affairs // Humanitarian and legal aspects of the development of Russian society: collection of materials of the All-Russian scientific and practical conference of cadets, students and trainees. Stavropol, 2021. P. 177–180.

Информация об авторе

Ю.Р. Перепелицына – кандидат филологических наук, преподаватель кафедры социально-экономических и гуманитарных дисциплин Ставропольского филиала Краснодарского университета МВД России
Контакты: Проспект Кулакова, д. 43, Ставрополь, Россия, 355000

Information about the author

Yu.R. Perepelitsyna – Candidate of Sciences in Philology, Teacher of Chair of Social and Economic and Humanitarian Disciplines Stavropol branch of the Krasnodar university of the Ministry of the Interior of Russia
Contacts: Prospekt Kulakova, d. 43, Stavropol, Russia, 355000

Статья поступила в редакцию 23.05.2025; одобрена после рецензирования 16.06.2025; принята к публикации 23.06.2025.
The article was submitted 23.05.2025; approved after reviewing 16.06.2025; accepted for publication 23.06.2025.



НАУЧНЫЙ ЦЕНТР
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
МВД РОССИИ



**ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ
В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ
В 2024 ГОДУ**

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОБЗОР

Баканов К.С., Ляхов П.В., Исаев М.М. и др. Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2024 году: информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025. 108 с.

В информационно-аналитическом обзоре приведены основные статистические сведения о правоприменительной деятельности в области безопасности дорожного движения в Российской Федерации за 12 месяцев 2024 года без учета статистической информации по Донецкой Народной Республике, Луганской Народной Республике, Запорожской и Херсонской областям.