

Министерство внутренних дел Российской Федерации
Федеральное государственное казённое образовательное
учреждение высшего образования
«Орловский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской Федерации
имени В. В. Лукьянова»

Рукопись вычитана.
Приведенные в рукописи цитаты,
названия, фамилии, имена, отчества,
цифры и даты достоверны.

Подпись _____

С. А. Жбанова, Е. Н. Ноговицина

ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ
ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Учебное пособие

Орёл
ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова
2016

УДК 351.81
ББК 67.99(2)116.1
Ж40

Рецензенты:

Р. Я. Зайцев, старший преподаватель кафедры административной деятельности ОВД Краснодарского университета МВД России, кандидат юридических наук, доцент;

С. В. Зубков, заместитель начальника УГИБДД УМВД России по Орловской области

Жбанова С. А.

Ж40 Информационно-аналитическое обеспечение деятельности подразделений по обеспечению безопасности дорожного движения : учебное пособие / С. А. Жбанова, Е. Н. Ноговицина. – Орёл : Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова, 2016. – 53 с.

В учебном пособии рассмотрены правовые основы, регулирующие учет и анализ дорожно-транспортных происшествий на территории Российской Федерации, значение анализа состояния дорожно-транспортной дисциплины участников дорожного движения в деятельности Госавтоинспекции, термины и показатели, применяемые в анализе аварийности, порядок эксплуатации автоматизированной информационно-управляющей системы Госавтоинспекции.

Настоящее издание предназначено для оказания помощи курсантам и слушателям в более глубоком изучении дисциплины ОДП ОБДД.

Текст пособия публикуется в авторской редакции.

УДК 351.81
ББК 67.99(2)116.1

© ОрЮИ МВД России имени В. В. Лукьянова, 2016

Оглавление

Введение	4
1. Правовые основы, регулирующие учет и анализ дорожно-транспортных происшествий на территории Российской Федерации	6
2. Значение анализа состояния дорожно-транспортной дисциплины участников дорожного движения в деятельности Госавтоинспекции	12
3. Термины и показатели, применяемые в анализе аварийности. Виды и методология анализа аварийности	19
4. Проблема оценки эффективности управления и качества анализа аварийности	27
5. Порядок эксплуатации автоматизированной информационно-управляющей системы Госавтоинспекции	31
Заключение	51

Введение

В последние годы государством придается большое значение организации и осуществлению мероприятий, направленных совершенствование системы обеспечения безопасности дорожного движения. Современное состояние безопасности дорожного движения не только на дорогах России, но и в мире, представляет реальную опасность для демографии и национальной безопасности многих государств. Если исходить из масштабов наносимого вреда, аварийность уже признана Организацией Объединенных Наций основной угрозой современности.

Сложившаяся дорожно-транспортная обстановка и низкий уровень безопасности дорожного движения значительно влияет на национальную безопасность Российской государственности, затрагивает конституционные права и свободы граждан, представляет собой государственную проблему. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий и аварийности на дорогах России является одним из приоритетных направлений в деятельности соответствующих государственных органов.

Бесспорно, аварийность связана со многими объективными факторами: ростом автомобилизации населения, нарастающей диспропорцией между количеством транспортных средств и не рассчитанной на современную интенсивность движения дорожной сетью, улучшением скоростных качеств автомобилей. Однако абсолютное большинство совершенных дорожно-транспортных происшествий происходят из-за допущенных административных проступков участниками дорожного движения.

Государство предпринимает немало усилий для повышения эффективности мер безопасности в этой сфере, в частности органы внутренних дел в последние годы предпринимают значительные шаги для улучшения законодательной основы в этой области и усиливают предупредительные меры, позволяющие постепенно снижать негативные показатели, характеризующие состояние общественной безопасности.

Как отметил министр внутренних дел Российской Федерации генерал полиции Российской Федерации Владимир Колокольцев на расширенном заседании коллегии МВД России: «Последовательные шаги по наведению порядка на автодорогах позволили снизить число аварий с участием детей и подростков. Количество погибших среди этой категории лиц уменьшилось на 17 %. В целом же число погибших в ДТП сократилось почти на 16 %. А это – сотни и тысячи спасенных жизней»¹.

Одним из неперенных условий эффективного управления безопасностью дорожного движения является определение и устранение влияния факторов, способствующих возникновению дорожно-транспортных происшествий.

¹ Щит и меч. 2016. 17 марта. № 10 (1506). С. 3.

Очевидно, что каждое дорожно-транспортное происшествие в отдельности носит случайный характер. Однако анализ их совокупности, как и всякого другого случайного события, позволяет с высокой степенью достоверности выявлять общие закономерности их возникновения, разрабатывать соответствующие профилактические мероприятия, подсчитывать величину потерь, а так же информировать население о состоянии аварийности в целях создания общественного мнения о высокой значимости обеспечения безопасности дорожного движения.

Проведение анализа аварийности и других компонентов в области дорожного движения необходимо для планирования и обоснования направлений деятельности по повышению безопасности дорожного движения, разработке, принятию и корректировке мер управленческого воздействия на дорожно-транспортную аварийность. Особенность анализа аварийности заключается в обработке и интерпретации данных об уже свершившихся ДТП и определении мер по их профилактике.

В настоящее время отсутствуют какие-либо документы, регламентирующие общий порядок и содержание работ по анализу дорожно-транспортной дисциплины участников дорожного движения. В Управлениях (отделах) ГИБДД по субъектам Российской Федерации сложилась своя практика проведения анализа данного направления деятельности.

Системность и последовательность аналитической работы в УГИБДД по субъектам Российской Федерации дает возможность:

- обеспечивать единый подход к организации и содержанию работы по анализу аварийности и нарушений в области дорожного движения;
- формировать общую методологическую базу анализа аварийности;
- содержать унифицированный перечень применяемых в анализе дорожно-транспортной дисциплины участников дорожного движения показателей;
- определять периодичность, виды и методы анализа аварийности, а также требования к его результатам.

1. Правовые основы, регулирующие учет и анализ дорожно-транспортных происшествий на территории Российской Федерации

Правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации определяет Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (с дополнениями и изменениями от 28 июля 2012 г.). Задачами настоящего Федерального закона являются: охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий.

В настоящем законе дается понятие¹:

- обеспечению безопасности дорожного движения – деятельность, направленная на предупреждение причин возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести их последствий;
- дорожно-транспортное происшествие – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.

Основными принципами обеспечения безопасности дорожного движения являются:

- приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;
- приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении;
- соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;
- программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

Непременным условием эффективного управления безопасностью дорожного движения является выявление закономерностей, определяющих влияние различных факторов на возникновение дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и тяжесть их последствий. Закономерности, общие для групп ДТП, но случайные для отдельных ДТП, выявляются на основе анализа статистических данных, для чего и создается в масштабах государства система сбора и обработки информации о ДТП. Описание системы

¹ О безопасности дорожного движения: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ: ред. от 28 декабря 2013 г. // Рос. газ. 1995. 26 дек. № 245.

сбора и обработки информации о ДТП целесообразно начать с определений основных понятий используемых в данной системе.

Согласно определению, данному Правилами учета ДТП¹, дорожно-транспортное происшествие – это событие, возникающее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, груз, сооружения.

Как следует из приведенного определения, для квалификации происшествия как «дорожно-транспортного», необходимы ряд признаков способствующие, отграничить данное событие от других происшествий с участием транспортных средств. Такими признаками должны быть следующие условия:

Во-первых, участие в событии движущегося транспортного средства независимо оттого, приводилось ли транспортное средство в момент ДТП с помощью собственного двигателя либо, двигалось накатом, и водителем были совершены нарушения Правил дорожного движения.

Вторым условием является наличие вредных последствий происшествия, к которым относятся гибель людей, причинение им телесных повреждений, либо нанесение материального ущерба гражданам или организациям.

На территории Российской Федерации осуществляется государственный учет основных показателей состояния безопасности дорожного движения². Такими показателями являются количество дорожно-транспортных происшествий, пострадавших в них граждан, транспортных средств, водителей транспортных средств; нарушителей правил дорожного движения, административных правонарушений и уголовных преступлений в области дорожного движения, а также другие показатели, отражающие состояние безопасности дорожного движения и результаты деятельности по ее обеспечению³.

Порядок ведения государственного учета, использования учетных сведений и формирования отчетных данных в области обеспечения безопасности дорожного движения устанавливается Правительством Российской Федерации.

Система государственного учета обеспечивает организацию и проведение федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации и органами местного са-

¹ Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий: Постановление Правительства Рос. Федерации от 29 июня 1995 г. № 647 // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1995. № 28, ст. 2681.

² Там же.

³ О безопасности дорожного движения: Федер. закон Рос. Федерации от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ: ред. от 28 декабря 2013 г. // Рос. газ. 1995. 26 дек. № 245.

моуправления работ по формированию и реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Порядок ведения государственного учета, использования учетных данных в области обеспечения безопасности дорожного движения законом «О безопасности дорожного движения» отнесены к компетенции Правительства Российской Федерации. Поэтому действующие в настоящее время в Российской Федерации «Правила учета дорожно-транспортных происшествий» утверждены постановлением Правительства России от 29 июня 1995 г. № 647.

В соответствии с настоящими Правилами учету подлежат все дорожно-транспортные происшествия. Целью общегосударственной системы учета ДТП является объективный анализ причин и условий совершения происшествий для совершенствования нормативно-правовой базы в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, принятия решений по предупреждению негативных явлений на транспорте на всех уровнях, начиная от общегосударственного и до конкретного владельца подвижного состава автомобильного транспорта, независимо от формы собственности.

В государственную статистическую отчетность по дорожно-транспортным происшествиям включаются сведения только о дорожно-транспортных происшествиях, в которых погибли или были ранены люди.

Эти Правила также определили и круг субъектов в рамках государственных и негосударственных органов, на которые возлагается работа по сбору сведений о происшествиях с участием транспортных средств. Перечень этих органов, установленный Правилами, формирует общегосударственную систему учета ДТП.

Перед субъектами Правила ставят следующие основные цели и задачи:

- 1) оценка состояния аварийности и определение размера потерь, которые несет общество от дорожно-транспортных происшествий;
- 2) анализ условий и причин возникновения ДТП и принятие мер по их устранению.

В своей практической деятельности по учету ДТП вышеперечисленные органы руководствуются единой правовой базой, которая в свою очередь конкретизируется в отраслевых нормативных актах принимаемых МВД, Министерством транспорта, здравоохранения России и согласовываются с Госкомитетом РФ по статистике в части форм отчетности и сроков их представления.

Принимаемые отраслевыми министерствами и ведомствами подзаконные акты, устанавливающие порядок учета происшествий в подведомственных отраслях управления опираются на правовые нормы, закрепленные в Федеральном законе «О безопасности дорожного движения» и Постановлении Правительства России от 29 июня 1995 г. № 647 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий».

Единый порядок государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения органами внутренних дел Российской Федерации устанавливают Правила государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения органами внутренних дел Российской Федерации, утвержденные Постановлением Правительства от 6 августа 1998 г. № 894 .

Государственный учет показателей состояния безопасности дорожного движения осуществляется органами внутренних дел в целях организации и проведения работ по формированию и реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения¹.

Государственный учет показателей состояния безопасности дорожного движения ведется органами внутренних дел на основе учетных данных этих органов.

Органы внутренних дел осуществляют учет и обобщение сведений о показателях состояния безопасности дорожного движения на территории обслуживания.

Порядок организации учета и обобщения сведений о показателях состояния безопасности дорожного движения определяется Министерством внутренних дел Российской Федерации и определен Приказом МВД России от 19 июня 2015 г. № 699².

Ввод сведений в карточку учета дорожно-транспортных происшествий и последующая обработка информации о ДТП осуществляется в электронном виде с использованием автоматизированной информационно-управляющей системы (АИУС) Госавтоинспекции, автоматизированной системы учета (АСУ) дорожно-транспортных происшествий и многопараметрической информационно-аналитической системы прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения (МИАС).

Учет и сбор сведений о ДТП осуществляется подразделениями Госавтоинспекции на районном уровне, специализированными подразделениями Госавтоинспекции территориальных органов МВД России по субъектам Российской Федерации.

Помимо конкретизации совершенного происшествия к соответствующему виду для субъектов, на которые возлагается сбор и обработка информации о дорожно-транспортных происшествиях непременным условием характеризующие механизм данного событие в обязательном порядке

¹ Об утверждении Правил государственного учета показателей состояния безопасности дорожного движения органами внутренних дел Российской Федерации [Электронный ресурс]: Постановление Правительства Рос. Федерации от 6 августа 1998 г. № 894. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

² Об организации учета, сбора и анализа сведений о дорожно-транспортных происшествиях [Электронный ресурс]. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

необходимо иметь сведения, относящиеся к таким категориям – *условия и обстоятельства возникновения ДТП*.

Под условиями возникновения ДТП понимается совокупность характеристик дороги, транспортных средств, водителя и окружающей среды в момент совершения ДТП. Эти характеристики могут оставаться неизменными до и после возникновения ДТП и не обязательно иметь с ним причинную связь.

Обстоятельства возникновения ДТП – действия (или бездействие) участников дорожного движения, иных причастных к ДТП лиц, а также другие события, имевшие место до момента и в процессе возникновения ДТП. В отличие от условий обстоятельства представляют собой описание механизма возникновения ДТП по времени.

Причины возникновения ДТП можно определить как «совокупность условий и обстоятельств возникновения ДТП, устранение которых сделало бы невозможным возникновение данного ДТП». Приведенное определение соответствует мнению большинства специалистов, считающих, что к ДТП приводит большое число одновременно возникающих факторов, а поскольку число этих факторов и динамика их изменения в цепи событий, ведущих к ДТП, составляет различные комбинации, изучение причинных связей является сложной задачей со множеством неизвестных.

Исходя из статистики, в 80-90 % случаев причины связаны с человеком, в оставшихся 10-20 % носят техногенный характер.

Такое разделение основано на предположении, что участник дорожного движения должен приспосабливаться к любой ситуации, возникающей на дороге, компенсировать сбои, происходящие в системе «водитель – автомобиль – дорога» (ВАД). Однако процесс исследования причин будет более эффективным, если выяснять, почему человек действует ошибочно при создавшихся обстоятельствах и в данной ситуации. При таком подходе часто могут быть выявлены причины (устранимые причины) в системе организации движения, организации перевозок, конструкции автомобиля и т. д.

В работах отдельных авторов и официальных документах, часто не различаются понятия: виды нарушений и причины ДТП. Виды нарушений раскрывают «содержание неправильных, противоречащих требованиям безопасности движения действий или бездействия водителя, пешехода или иного участника движения». Под причинами ДТП понимают явление (или их совокупность), которое порождает нарушение правил безопасности движения». Различные виды нарушений могут быть вызваны одной причиной и наоборот. Так, например управление транспортным средством с техническими неисправностями, как правило, является одной причиной повлекшее дорожно-транспортное происшествие, но при этом водителем совершаются и другие нарушения правил движения, такие как не выполнение сигналов светофора либо дорожных знаков.

Следующим и немаловажным этапом функционирования системы сбора и обработки зарегистрированной информации о дорожно-транспортных происшествиях является формирование статистических данных о происшествиях их обстоятельствах и последствий на различных уровнях государственного управления¹.

Основой формирования сведений о ДТП выступает принцип территориальности их совершения, где учитываются все совершенные происшествия с участием транспортных средств. Вторым этапом в соответствии с действующими Правилами учета дорожно-транспортных происшествий, является проведение анализа зарегистрированной информации о таких событиях. Он проводится с целью установления наличия признаков ДТП и их последствий, необходимых для последующего включения в государственную статистику либо сведения о них остаются в распоряжении конкретного субъекта наделенного правовом ведении учета ДТП.

Решение вопроса о включении сведений о конкретном дорожно-транспортном происшествии в государственную статистическую отчетность используются уже приведенные определения «погибшего» и «раненого», а также наличие признаков в данном событии как ДТП.

Создание обобщенного банка данных совершенных дорожно-транспортных происшествий как включенных в государственную статистику так и не вошедших в неё, необходимо для реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения, разработки федеральных, региональных и местных программ, направленных на сокращение количества дорожно-транспортных происшествий и снижение ущерба от этих происшествий.

¹ Об утверждении статистического инструментария для организации Министерством внутренних дел Российской Федерации федерального статистического наблюдения за состоянием безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Постановление Федеральной службы государственной статистики от 21 января 2014 г. № 42. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. Значение анализа состояния дорожно-транспортной дисциплины участников дорожного движения в деятельности Госавтоинспекции

Глубина анализа дорожно-транспортной аварийности (ДТА) определяется степенью детализации информации. С одной стороны, стремление к подробному анализу происшествий увеличивает полноту анализируемого массива ДТА, что способствует повышению эффективности управленческих решений в рамках проводимого анализа. С другой стороны, более детальное описание массива состояния ДТА сопровождается увеличением объема и разнообразия исходной информации, что связано с неизбежными дополнительными трудностями.

Дорожное движение характеризуется сложным взаимодействием комплекса состоящего из транспортных средств, населения, дорог и окружающей среды. Социальные последствия от дорожно-транспортных происшествий (ДТП) делают проблему повышения безопасности дорожного движения одной из первоочередных, для решения которой необходима интенсификация усилий, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения и снижение тяжести последствий ДТП. Однако проблема её решения усложняется. В связи с этим резко возрастает актуальность научных подходов исследования и анализа ДТП.

Эффективность управленческих решений по обеспечению безопасности дорожного движения во многом зависит от того, насколько они обоснованы и соответствуют результатам анализа статистических данных о причинах ДТП. Сбор статистических данных об обстоятельствах ДТП особенно необходим ввиду того, что только обобщение значительного массива данных позволяет сделать правильные выводы о влиянии соответствующих причин на аварийность. Статистика дает возможность установить тенденции в динамике причин ДТП, их действия во времени, пространстве, специфике прогнозировать последствия этих причин в дальнейшем. Хорошо организованная и правильно функционирующая система анализа учета причин ДТП в общей системе анализа ДТП, является инструментом, который дает возможность вскрыть истинные и доминирующие причины ДТП. Это в свою очередь повышает эффективность разрабатываемых мероприятий по повышению безопасности дорожного движения различных служб и ведомств, имеющих отношение к профилактике дорожно-транспортного травматизма.

Постоянное и последовательное накопление соответствующей информации, детальный анализ причин ДТП позволяет установить новые направления и методы в деятельности по сокращению или предотвращению ДТП, а также снижению тяжести их последствий. При этом, чем предметнее сведения об отдельных причинах ДТП, группах ДТП, об их тенденциях и закономерностях проявления во времени и пространстве, тем конкретнее

и правомернее будут выводы о необходимых мероприятиях по повышению безопасности дорожного движения.

При всех видах анализа причин ДТП приходится сталкиваться с трудностями, а именно, что ДТП, с одной стороны, как массовое явление, есть результат воздействия причин, характеризующие различные системы, которые описывают дорожное движение, а с другой, любое ДТП всегда индивидуально и в нем одновременно участвуют несколько причинно-следственных связей, относящихся к различным системам. Однако, несмотря на это ориентироваться в ситуациях, насыщенных случайностями можно. Случайность – это не беспричинность, беспричинных явлений не существует. Диалектика связи необходимого и случайного отражает закон больших чисел и утверждает, что совокупное действие большого числа случайных факторов приводит к результату, неоднозначно зависящему от отдельного фактора.

Современный этап борьбы с аварийностью на автомобильном транспорте выдвигает все более высокие требования к профилактике ДТП. Уже мало знать о видах происшествий, нарушений ПДД – становится важным выявить более глубокие причины, как конкретных ДТП, так и общих тенденций аварийности. Именно в выявлении причин, способствующих возникновению ДТП и в их последующем устранении, состоит один из наиболее важных источников сокращения аварийности.

Существующие подходы к изучению причин ДТП можно подразделить на две основных категории: детальное изучение отдельных ДТП и исследование групп ДТП в местах их концентрации.

Отмечается, что природа ДТП двойственная. Оно является и индивидуальным и статистическим явлением. Следователь, который ведет расследование, воспринимает исключительно индивидуальный аспект ДТП. При этом подходе ДТП почти всегда оказывается результатом неправильных действий (бездействия) участников дорожного движения и не предполагает разработку каких-либо мероприятий по повышению безопасности дорожного движения.

При другом подходе водитель рассматривается как оператор, а ДТП, как неизбежные издержки перевозочного процесса, ответственность за которое в определенной степени снимается с водителя и возлагается на объективные обстоятельства. Такой подход в отличие от первого случая предполагает при анализе массива ДТП разработку необходимых мероприятий по совершенствованию перевозочного процесса.

Конкретный анализ причин ДТП заключается в попытке восстановить динамику их совершения, выясняя детали и мотивы поведения участников дорожного движения, причастных к происшествию, состояние других элементов системы «человек – автомобиль – дорожная среда». Для графического представления выявленных причинных связей могут быть ис-

пользованы модели типа «дерево причин», «дерево причин ДТП», «дерево ошибок».

Алгоритм анализа причин ДТП строится на вопросе «почему?», при этом создается модель ДТП, которая позволяет оценить возможность его предупреждения. Конкретный анализ причин ДТП обладает достаточной глубиной исследования причинно-следственных связей, так как при расследовании ДТП привлекаются не только сами «виновные» и «пострадавшие», но и свидетели.

Более того, точность оценки причин ДТП связана с привлечением к ответственности пользователей дорогой. Недостаток такого подхода заключается в том, что исследуя причинные связи и, прежде всего те, которые определяются «человеческим» фактором, расследование, установив не сработавшее звено, на этом останавливается.

Именно это обстоятельство объясняет тот факт, что «человеческому» фактору в статистической отчетности ГИБДД ставят в вину 80-95 % всех ДТП. Конкретный анализ ДТП наиболее традиционен, так как каждое отчетное происшествие обязательно расследуется и для этого привлекается значительный штат опытных сотрудников ГИБДД и правовых органов, опрашиваются свидетели и проводится экспертиза. Но при таком анализе часто накапливается общая ошибка, связанная с действием только участников дорожного движения, в результате чего происходит потеря информации о типичных причинах, проявивших себя из-за других элементов системы «ЧАДС». Это наносит ущерб общему подходу к мерам по профилактике дорожно-транспортного травматизма.

Анализ групп причин происшествий в местах концентрации ДТП на улично-дорожной сети связан с определением таких признаков ДТП, как вид, место, время, число пострадавших, тяжесть последствий, материальный ущерб и т. п. Из этого анализа пытаются найти зависимости, которые позволили бы определить причины ДТП в других потенциальных очагах аварийности и спрогнозировать аварийность, которая из-за этих причин могла быть.

В наиболее полном виде, доведенном до практического применения, такой метод разработан д. т. н. В.Ф. Бабковым – метод коэффициентов аварийности¹.

В отличие от конкретного анализа причин ДТП для такого подхода характерно, что по модели происшествия строится очаг аварийности, но при этом в нем не учитываются индивидуальные особенности участников дорожного движения. Оценка опасности участка дороги будет тем точнее, чем больше факторов будет учтено при анализе.

Из анализа литературных источников следует вывод о том, что существует значительное количество подходов при изучении и классифи-

¹ Бабков В. Ф. Дорожные условия и безопасность движения. М.: Транспорт, 1993. 271 с.

кации причин ДТП. Более того, взгляды на причины ДТП меняются по мере накопления исследовательских работ в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Нет единого мнения, что же все-таки понимать под самой «причиной» ДТП. Отчасти, это связано с тем, что возникновение ДТП является сложным процессом, который во многом определяется различными причинно-следственными связями, характеризующими состояние системы «ЧАДС». Вопросами обеспечения безопасности дорожного движения занимаются специалисты разных областей: юристы, дорожники, проектировщики, врачи, автотранспортники, инженеры дорожного движения и т. п.

В юриспруденции под причиной ДТП понимают несоответствие между поведением или бездействием участника дорожного движения или другого лица, отвечающим за течение транспортного процесса, и соответствующим результатом. С позиции инженера причиной ДТП может быть высокая интенсивность и скорость движения. Инженер-дорожник причиной ДТП назовет недостаточное сцепление дорожного покрытия, хотя это обстоятельство может быть и не связано непосредственно с неправильными действиями участников дорожного движения или характеристикой параметров транспортного потока.

Традиционный подход к изучению причин ДТП связан с определением участия в их формировании элементов системы «ЧАДС»: человека, транспортного средства и дороги. И в этом случае, чаще всего происходит простая констатация – к какому элементу системы они относятся, не отражая неизбежное взаимодействие её отдельных элементов. Другой особенностью анализа является отведение центрального места причинам, связанные с действиями водителя или пешехода. «Человеческий» фактор признается доминирующим среди других факторов, формирующих статистику причин ДТП. Такое положение определяется той ролью, которую выполняет водитель в формировании процесса движения, стохастического характера дорожного движения, и в котором он может быть источником помех (ошибок) при выборе решений в конкретной дорожно-транспортной ситуации. Являясь основным элементом дорожно-транспортного процесса, «человеческий фактор» прямым или косвенным образом определяет условия, в которых он протекает. Однако, несмотря на очевидность такого положения и общее признание данного обстоятельства «человеческий фактор» понимается чрезвычайно широко, включая в него и социально-общественные, морально-этические, психофизиологические и другие нормы.

Попытки устранить «субъективизм» в оценке «человеческого» фактора связаны с подходами, которые выделяют среди ошибок водителей объективные и субъективные. Водителя сравнивают с оператором, а его ошибки – с отказами в работе, которые являются закономерными или не-

закономерными. Первые могут быть устранены путем их выявления и обеспечением соответствующих мероприятий по профотбору людей, совершенствованию системы обучения, созданию наиболее благоприятных условий движения, соответствующих психофизиологическим особенностям человека. Объективные причины, независящие от воли и желания водителя, могут быть устранены, если исключить условия, при которых психофизиологические особенности будут причиной несвоевременного обнаружения и расшифровки сигнала или могут вызвать ошибку в восприятии водителя дорожных условий¹.

В связи с возросшими требованиями по эффективности выбора мероприятий по БДД при ограниченных ресурсах в последнее время остро ощущается потребность в использовании математических методов оптимизации выбора мероприятий по устранению причин ДТП. Возникло новое направление в подходе к понятию причин и их признакам. Методы оценки эффективности мероприятий по повышению безопасности дорожного движения стали исходить из таких понятий, как «поток причин», «поток ДТП», и принятия установки, что при устранении некоторой причины ДТП или снижения степени её влияния, ущерб от ДТП, связанный с этой причиной, сократится пропорционально на соответствующую величину.

Выявление причин ДТП, их систематизация, определение степени влияния на механизм ДТП в местах их концентрации имеет значение и в том смысле, что обязательным условием при этом является выявление главных, определяющих причин, так как в противном случае, будет невозможно определить их действительную природу, роль и значимость каждого из действующих компонентов системы «ЧАДС».

Анализ причин дорожно-транспортной дисциплины (ДТД) предполагает качественный и количественный анализ статистических данных о ДТП, что дает возможность выработать эффективные управленческие решения по обеспечению безопасности дорожного движения на автомобильном транспорте.

Качественный анализ причин ДТП предполагает последующее их ранжирование и учет степени серьезности опасности, частоту проявления и тяжести последствий, к которым они могут привести.

Выводы эксперта по безопасности дорожного движения являются наиболее важным фактором идентификации причин опасности в анализируемой территориальной единице. Они должны выходить за рамки фактических данных, имеющих в статистике, и должны включать:

1) определение «потенциально опасных событий», которые еще не вызвали ДТП, но при определенном стечении обстоятельств могут их вызвать;

¹ Алферов В. А., Федоров В. А. и др. Расследование дорожно-транспортных происшествий. Вопросы безопасности дорожного движения. М., 1998. С. 145.

2) выявление «опасных событий», которые маловероятны и, в связи с этим, редко приводит к ДТП, но могут иметь тяжелые последствия;

3) устранение из рассматриваемых «опасных событий» тех, которые практически несущественны.

Анализ подходов при описании признаков причин вероятностных ДТП – «опасное событие» дает возможность провести следующую классификацию признаков причин ДТП:

По серьезности опасности: катастрофические; критические; предельно допустимые; вызывающие беспокойство.

По вероятности проявления: неотвратимые; незначительные; умеренные; небольшие.

По времени действия: длительные; временные; кратковременные.

Количественный анализ причин ДТП имеет значение при решении задач прогнозирования аварийности (ущерб от ДТП) в очаге аварийности при ранжировании причин по степени опасности и тяжести ущерба от ДТП, а также при прогнозе эффективности мероприятий по повышению БДД. При этом предполагается, что причины ДТП могут быть оценены как по количеству в очаге аварийности, так и по возможности устранения доли их влияния на ущерб от ДТП внедряемыми мероприятиями.

Анализ существующих подходов в изучении причин ДТП, показывает, что по количеству выявляемых причин происшествий в очагах аварийности возможны 3 случая: множества причин; ограниченного числа причин; одной главной причины.

Каждый из этих случаев при решении своих определенных задач и характеризует степень глубины анализа данных о причинах ДТП¹.

Таким образом, проведенный анализ позволяет сформулировать следующие выводы:

1. Целью статического анализа причин ДТП является синтез комплексной деятельности по предупреждению происшествий, который предусматривает оперативность получения данных, своевременное их обобщение о причинах ДТП и использование при разработке мероприятий по устранению этих причин.

2. Особенность нынешней системы анализа причин ДТП состоит в том, что основное внимание уделяется анализу тех происшествий, которые повлекли за собой гибель или ранения людей. Однако такой подход в учете и вытекающего из него качества анализа причин ДТП приводит к искажению реальной картины аварийности, т. к. отбрасывание во много раз превышающих массива данных приводит при выявлении типичных и доминирующих причин ДТП в ОА из-за малой выборки к неправильным выводам.

3. В существующих подходах при выявлении причин ДТП – причина происшествия главным образом юридическое понятие. В организациях и

¹ Бабков В. Ф. Дорожные условия и безопасность движения. М.: Транспорт, 1993. 271 с.

службах, которые ведут работу по учету и анализу ДТП (Госавтоинспекция, АТП, дорожно-эксплуатационные и коммунальные организации и т. п.) отсутствует единый подход к анализу причин ДТП.

3. Термины и показатели, применяемые в анализе аварийности.

Виды и методология анализа аварийности

В целях единообразного подхода в аналитической работе по оценке состояния транспортной дисциплины среди участников дорожного движения подразделениями Госавтоинспекции, осуществляющие данный вид деятельности используют термины, отражающие процессы в обеспечении безопасности дорожного движения. К наиболее распространенным относятся:

Дорожно-транспортное происшествие – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.

Дорожно-транспортное происшествие с пострадавшими – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погиб или получил ранение хотя бы один человек.

Дорожно-транспортное происшествие с особо тяжкими последствиями – дорожно-транспортное происшествие, в котором погибло 5 человек и более, пострадало 10 человек и более.

Погибший – лицо, погибшее на месте дорожно-транспортного происшествия либо умершее от его последствий в течение 30 последующих суток.

Раненый – лицо, получившее в дорожно-транспортном происшествии телесные повреждения, обусловившие его госпитализацию на срок не менее одних суток либо необходимость амбулаторного лечения.

Анализ дорожно-транспортной аварийности (анализ аварийности) – последовательное применение методов научного познания с целью изучения данных статистического учета ДТП и пострадавших в них людей, сведений о причинах и факторах дорожно-транспортного травматизма, основных элементах системы дорожного движения, детализация их на составные части и подготовка обоснованных выводов по результатам исследования.

Количественный анализ – оценка размера и динамики аварийности, выявление основных тенденций в изменении ее состояния в связи с осуществленной контрольной и надзорной деятельностью.

Качественный анализ – выявление причин возникновения дорожно-транспортных происшествий и факторов, способствующих их появлению; разработка на основе результатов анализа мер по усилению дорожной дисциплины участников дорожного движения.

Графический анализ – научное обобщение статистической информации о состоянии аварийности путем ее графического изображения.

Топографический анализ аварийности – вид анализа данных о ДТП, связанный с привязкой конкретных мест их совершения к определенным участкам местности на карте (схеме) обслуживаемой территории.

Состояние аварийности – количественные и качественные характеристики аварийности за определенный период времени.

Условия возникновения ДТП – совокупность характеристик дороги, транспортного средства, водителя и окружающей среды в момент совершения ДТП.

Обстоятельства возникновения ДТП – действие или бездействие участников дорожного движения, и иных причастных к ДТП лиц, а так же другие события, имевшие место до момента и в процессе возникновения ДТП. В отличии от условий обстоятельства представляют собой описание механизма возникновения ДТП по времени.

Факторы, способствующие возникновению ДТП – условия, и обстоятельства возникновения ДТП, повлиявшие на возникновение ДТП и его последствия, но устранение которых не обязательно позволило бы предотвратить данное ДТП или устранить его последствия.

Участок концентрации ДТП¹ – участок автомобильной дороги, не превышающий 1000 м вне населенного пункта, 200 м в населенном пункте, или перекресток дорог, где в течение последних 12 месяцев произошло три и более ДТП одного вида или 5 и более ДТП независимо от их вида, в результате которых погибли или ранены люди.

Анализируемый период – временной интервал (сутки, неделя, месяц, квартал, полугодие и год), за который исследуется состояние аварийности.

Базовый период (базовый год) – период времени, с данными которого сопоставляются анализируемые показатели аварийности.

Группы ДТП – совокупность дорожно-транспортных происшествий, имеющих один или несколько каких-либо общих признаков.

Динамика аварийности – изменение показателей аварийности во времени.

Дорожно-транспортный травматизм – совокупность травм (в том числе смертельных), полученных в результате ДТП.

Показатель – статистическая величина, используемая для количественной характеристики одного из аспектов аварийности, выраженная соответствующей единицей измерения.

Основные показатели аварийности – число погибших в дорожно-транспортных происшествиях, количество ДТП с пострадавшими, число раненных в них людей.

Показатели аварийности – показатели, характеризующие уровень и структуру аварийности, детализированные по характеристикам ДТП (местам и времени их совершения; основным видам ДТП; нарушениям правил

¹ ОДМ 218.6.015-2015.

дорожного движения (ПДД) водителями и пешеходами, ставшим причиной происшествия; условиям, оказавшим сопутствующее влияние на совершение ДТП, и другим обстоятельствам и факторам, регистрируемым в Карточке учета ДТП).

Абсолютные показатели аварийности – обобщающие суммарные показатели, получаемые на основе данных статистического учета дорожно-транспортных происшествий.

Относительные показатели аварийности – обобщающие показатели, получаемые в результате соотношения двух сравниваемых абсолютных величин.

Структура аварийности – совокупность показателей аварийности, характеризующих ее состояние.

Уровень аварийности – количественная оценка состояния аварийности.

Анализ аварийности предполагает изучение абсолютных и относительных показателей.

Абсолютные показатели состоят из основных показателей аварийности.

Абсолютные показатели используются в количественном (абсолютном), например, общее количество ДТП в субъекте РФ и удельном (долевом) значениях, например, доля (в %) числа погибших в ДТП, совершенных на территории субъекта РФ за первые два месяца года, в общем числе погибших в дорожно-транспортных происшествиях за весь год.

Детализация показателей может проводиться как по каждой из характеристик в отдельности, так и последовательно по нескольким из них. При этом набор показателей и последовательность их применения определяются видом, целью анализа аварийности и сложившейся практикой его проведения.

При анализе аварийности в обязательном порядке рассматриваются показатели детского дорожно-транспортного травматизма и ДТП с особо тяжкими последствиями.

Относительные показатели – представляют собой частное от деления двух показателей и применяются для сравнения значений абсолютных показателей, зафиксированных на различных территориях. Так, например, с помощью относительных показателей можно сравнить значения показателей Российской Федерации со значениями показателей субъекта Российской Федерации или значения показателей на участке федеральной трассы в области со значениями показателей на участке федеральной трассы в районе и т. п. В их составе применяются показатели аварийности, административной практики и социально-экономических характеристик субъекта РФ. Относительные показатели рассчитываются как результат деления:

- двух показателей аварийности,

например, тяжесть последствий ДТП (число погибших в расчете на 100 пострадавших в ДТП);

- показателя аварийности и показателей:

социально-экономических характеристик субъекта РФ,

например, социальный риск (число погибших в ДТП в расчете на 100 тыс. населения),

административной практики,

например, число выявленных нарушений установленного скоростного режима в расчете на количество ДТП, совершенных из-за нарушения его водителями автотранспортных средств (ТС);

- двух социально-экономических показателей субъекта РФ,

например, количество транспортных средств в расчете на численность населения.

Все используемые в анализе аварийности относительные показатели можно условно разделить на две группы – базовые и дополнительные.

К базовым показателям относятся:

- тяжесть последствий ДТП – число погибших в ДТП в расчете на 100 пострадавших;

- транспортный риск – число погибших в ДТП в расчете на 10 тыс. ТС;

- социальный риск – число погибших в ДТП в расчете на 100 тыс. населения;

- количество ДТП из-за нарушений ПДД водителями, стаж управления ТС которых не превышает трех лет, в расчете на 10 тыс. ТС;

- количество ДТП в расчете на 10 тыс. ТС.

Среди показателей этой группы наиболее часто, практически во всех видах анализа, применяется показатель тяжести последствий ДТП.

В перечень основных относительных показателей аварийности могут вноситься изменения в зависимости от сложившихся целевых ориентиров в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Дополнительные относительные – показатели формируются и применяются при проведении всех видов анализа.

Примеры дополнительных относительных показателей приведены ниже:

1. Число погибших в расчете на 100 ДТП.
2. Число погибших в расчете на 100 пострадавших в ДТП из-за нарушений ПДД водителями ТС различных типов.
3. Число погибших в расчете на 100 пострадавших в ДТП при сопутствующих неудовлетворительных дорожных условиях.
4. Число погибших в расчете на 100 пострадавших в ДТП, связанных с техническими неисправностями ТС.
5. Число погибших в ДТП участников дорожного движения конкретной группы в расчете на 100 погибших в ДТП.

6. Количество ДТП в расчете на 100 тыс. населения.
7. Количество ДТП с участием водителей со стажем до 3 лет, в расчете на общее количество ДТП.
8. Количество ДТП из-за нарушения ПДД водителями отдельных типов ТС в расчете на 10 тыс. единиц таких ТС.
9. Количество выявленных нарушений ПДД в расчете на численность населения.
10. Количество выявленных нарушений ПДД, совершенных водителями ТС, в расчете на 100 ДТП из-за нарушения ПДД водителями ТС.
11. Количество вынесенных постановлений о назначении административного штрафа, принятых в отношении юридических лиц и должностных лиц, в расчете на 100 ДТП.
12. Количество вынесенных постановлений о назначении административного штрафа, принятых в отношении пешеходов, в расчете на 100 ДТП из-за нарушения ПДД пешеходами.
13. Количество административных правонарушений, совершенных пешеходами, в расчете на количество ДТП из-за нарушений ими ПДД.

На практике проводится анализ аварийности следующих видов: периодический, тематический и оперативный. Объем анализируемых данных в каждом из них может быть различным, но всегда должен быть минимальным и одновременно достаточным и всесторонним.

Периодический анализ аварийности – проводится в соответствии с организационно-распорядительными документами МВД России (на основании планов, приказов и распоряжений руководства) и представляет собой регламентное изучение статистических данных по аварийности в субъекте РФ за установленный анализируемый период.

Цель периодического анализа состоит в оценке состояния, динамики и структуры аварийности в регионе за конкретный период как основы для определения оперативного и перспективного направлений работ по профилактике ДТП и снижению тяжести их последствий, а также оценки результативности осуществленной деятельности по повышению БДД. При этом виде анализа также выявляются возникающие в регистрируемых показателях аварийности отклонения от устойчивых и известных тенденций.

Периодический анализ аварийности предусматривает изучение данных по аварийности за сутки, неделю, месяц, квартал, полугодие, год.

Тематический анализ аварийности – проводится в плановом порядке (многократно или единично) и представляет собой изучение отдельных групп дорожно-транспортных происшествий, имеющих один (или несколько) общий качественный, временной, территориальный или иной признак, либо составляющих наибольший удельный вес в общем количестве ДТП, либо в силу определенных причин являющихся актуальными для исследования.

Например, при росте в регионе количества ДТП с пострадавшими детьми может быть поставлена плановая задача по проведению тематического анализа аварийности с участием детей.

В отдельных случаях для обоснования целесообразности долгосрочных мероприятий по безопасности дорожного движения может проводиться сравнение ряда показателей аварийности за несколько лет.

Оперативный анализ аварийности – представляет собой разновидность тематического анализа, выполняемого экстренно и имеющего, как правило, заданный целевой характер, связанный с необходимостью определения состояния или установления причин осложнения оперативной обстановки, возникновения отдельных групп ДТП. Оперативный анализ аварийности выполняется в соответствии с внеплановыми поручениями руководства.

Например, темой оперативного анализа может быть изучение показателей аварийности в августе 2014 г. на участке федеральной трассы М4 «Дон», проходящем по территории Н-ской области.

Аварийность обычно анализируется в три этапа: первичный, динамический и структурный анализ соответственно.

Первичный анализ – обзор (констатация) количественных данных, позволяющий сделать обоснованные выводы об их значении за определенный период времени.

При проведении первичного анализа исследуются:

- значения основных показателей аварийности в абсолютном (числовом) выражении, например, за сутки в Н-ской области произошло 5 ДТП, в которых погибли 2 и ранены 5 человек;
- значения относительных показателей аварийности, например, в 2014 г. тяжесть последствий ДТП в Н-ской области составила 7,3.

Динамический анализ: исследование изменений значений показателей во времени путем сопоставления.

Динамический анализ аварийности заключается в определении изменений значений исследуемых показателей за конкретный временной период по сравнению с аналогичным периодом выбранного базового периода. При этом могут устанавливаться:

прирост – разность значения анализируемого показателя с его значением за базовый период, указывается в единицах измерения анализируемого показателя;

темп роста – отношение значения анализируемого показателя к его значению за базовый период, в процентах;

темп прироста – отношение разности значений анализируемого показателя за различные временные интервалы к периоду времени, принятому за базу для сопоставления, в процентах.

Основным базовым периодом для сравнения в рамках динамического анализа аварийности является аналогичный период прошлого года (АППГ).

В ходе динамического анализа аварийности изучаются изменения значений:

- основных показателей аварийности в абсолютном (числовом) выражении,

например, прирост числа раненных в ДТП в N-ской области в 2014 г. в сравнении с 2010 г. составил 38 человек;

- относительных показателей аварийности,

например, изменение значения показателя тяжести последствий ДТП в N-ской области по месяцам года;

- показателей аварийности (в абсолютном и удельном выражении),

например, темп роста (+/-) доли количества ДТП с участием детей в N-ской области в период с 2009 по 2014 г.

При проведении динамического анализа аварийности для сравнения исследуемых показателей выделяют периоды сопоставления от суток до года.

В качестве базы для сравнения значений показателей используются:

- аналогичный период прошлого года,

например, темп прироста (+/-) количества ДТП в январе 2014 г. в сравнении с январем 2015 г.;

- аналогичный период базового года,

например, темп прироста (+/-) количества ДТП в январе 2014 г. в сравнении с январем 2010 г. (базового);

- аналогичный период за 5 последних лет (скользящий период),

например, темп роста (+/-) количества ДТП в 2011 г. в сравнении с 2005-2010 гг.;

- аналогичный предыдущий период текущего года,

например, рост (+/-) количества ДТП в феврале 2012 г. в сравнении с январем 2012 г. (анализируемый период – февраль 2012 г., аналогичный предыдущий период – январь 2012 г.);

- интервал времени в пределах анализируемого периода,

например, динамика количества ДТП по месяцам за январь-декабрь 2011 г. (анализируемый период – 2011 г., интервал времени – месяц).

Структурный анализ в общем виде представляет собой установление причинно-следственной связи между определенным событием и причинами его наступления, между целым и его частями.

При проведении структурного анализа аварийности исследуются основные показатели аварийности путем их детализации на составляющие показатели.

Структурный анализ включает рассмотрение основных показателей аварийности, дифференцированных по различным регистрируемым в кар-

точке учета ДТП характеристикам (место, время, вид, причины, условия ДТП и т. д.).

Например, из 25 ДТП, происшедших за неделю на территории N-ской области, 12,5 % от их общего количества совершены из-за нарушений ПДД водителями ТС.

Хотелось бы отметить, что для эффективного использования имеющихся сил и средств целесообразно использовать систему двухуровневого анализа, т. е. на основе общих тенденций динамики показателей, характеризующих аварийность в области, проводить структурный анализ аварийности в подразделениях ГИБДД области в разрезе территории их обслуживания с выработкой конкретных мероприятий по стабилизации обстановки с аварийностью, в том числе и мероприятий по организации взаимодействия с ОБ ДПС ГИБДД.

В ходе проведения структурного анализа исследовать основные показатели аварийности путем их детализации на составляющие показатели. Структурный анализ включает рассмотрение основных показателей аварийности, дифференцированных по различным регистрируемым в карточке учета ДТП характеристикам (место, время, вид, причины, условия ДТП и т. п.).

В рамках мероприятий по ликвидации очагов аварийности необходим детальный анализ мест, времени, видов ДТП, наличия недостатков транспортно-эксплуатационного содержания улично-дорожной сети с целью определения устойчивых причин наличия «очагов аварийности» и способов оперативного реагирования.

4. Проблема оценки эффективности управления и качества анализа аварийности

Для того чтобы управлять наилучшим образом, надо уметь оценивать качество управления, т. е. иметь критерий оценки эффективности.

Среди множества различных методов оценки эффективности управления можно выделить два основных подхода.

Первый заключается в оценке эффективности управления по степени достижения цели или по конечным результатам. Если цель управления сформулирована в количественном виде, то данный метод достаточно прост и позволяет в большинстве случаев проводить даже количественную оценку эффективности управленческого труда. Так, например, одной из целей обеспечения безопасности дорожного движения является искоренение ДТП, уменьшение тяжести их последствия. Следовательно, чем больше снизилось количество ДТП, число погибших и раненых, тем более эффективным следует признать управление. И, наоборот, рост уровня аварийности будет означать неэффективность управленческой деятельности.

Однако эта оценка требует большой степени уверенности в правильности выбора цели, принятых решений при определении путей ее достижения, реализуемости разработанных мероприятий. В противном случае цель может быть не достигнута не из-за малоэффективного управления, а в результате действия факторов, которые не были учтены в процессе постановки задачи и определения путей ее решения. Практика дает нам многочисленные примеры, когда приблизительно одинаковая степень выполнения управляющих воздействий (приказов, указаний, рекомендаций) приводит к разным результатам с точки зрения роста или снижения абсолютных показателей аварийности, особенно на уровне городов, районов, отдельных автотранспортных предприятий.

Второй подход к оценке эффективности управления заключается в том, что оценивается не конечный результат, а степень выполнения предписанных, запланированных мероприятий по ОБДД. В этом подходе, в свою очередь, можно выделить два направления, первое из которых заключается в стремлении количественно оценить каждое элементарное действие и в дальнейшем объединить различные показатели в один общий количественный критерий эффективности деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. Второе направление оценки эффективности управления деятельностью по обеспечению безопасности дорожного движения заключается в периодических проверках проводимой работы. По существу такой метод является вариантом экспертной оценки и может быть в определенной мере формализован путем подготовки методики проверки.

Получение точных оценок эффективности принимаемых решений в сфере ОБДД затруднено рядом объективных и субъективных обстоятельств:

- одновременной реализацией нескольких мероприятий. На каждый период времени, как правило, планируют и проводят не одно, а целый комплекс мероприятий по предупреждению ДТП. В этих условиях очень трудно, а во многих случаях и невозможно выделить роль и значение одного мероприятия;
- изменением неконтролируемых факторов. При любом исследовании эффективности контролируют только некоторое ограниченное число факторов. Всегда остается возможность воздействия на состояние аварийности тех факторов, которые в ходе исследования не контролируют и которые искажают окончательные результаты;
- неполнотой данных и искажением достоверности контролируемых параметров. Хотя влияние этого фактора воздействия на точность оценки эффективности можно в значительной мере сократить, однако его никогда не удастся избежать полностью;
- субъективизмом мнений. Некоторые показатели, характеризующие аварийность, оцениваются на основе субъективного мнения одного или нескольких человек;
- разьединением источника затрат и получателя выгод. Характерной особенностью многих мероприятий по предупреждению ДТП является то, что выгоды от их реализации получает не тот, кто выделяет средства.

Как уже отмечалось, анализ аварийности является составной частью общего процесса управления в сфере ОБДД. Поэтому естественно желание оценивать эффективность аналитической деятельности так же, как и всю работу по предупреждению ДТП, – по степени достижения конечных результатов. Вместе с тем такой подход представляет собой еще более трудную задачу, чем оценка эффективности отдельных мероприятий. Поэтому целесообразнее определять не эффективность анализа, а его качество, и оценивать его не только объективными, но и субъективными факторами.

Поскольку анализ должен заканчиваться подготовкой предложений по проведению тех или иных конкретных мероприятий по предупреждению ДТП, то естественно оценивать качество аналитической работы по степени реализации предложений. То обстоятельство, что многие предлагаемые мероприятия не реализуются, а к реализации некоторых даже не приступают, говорит о том, что качество анализа требует серьезного улучшения.

Опыт показывает, что наиболее полно предложения реализуются, если они включаются в перспективные и текущие планы работ по ОБДД соответствующих предприятий, учреждений и организаций. При этом предлагаемые мероприятия становятся обязательными для исполнения и их реализация относится к сфере «чистого» управления. Таким образом, в ка-

честве объективного показателя качества анализа можно использовать долю предложений, включенных в планы работы.

Плохая реализация предлагаемых мероприятий обычно обуславливается не тем, что мероприятия плохи сами по себе, а тем, что остаются непродуманными детали самого механизма реализации решений. Исследователь, проводивший анализ, считает, что он выработал или нашел наилучшее решение, а тот, кто должен реализовать решение, обычно находит, что в решении остались неразработанными наиболее существенные вопросы.

Существует несколько наиболее часто встречающихся причин, которые препятствуют реализации данных предложений:

- незнание проблем, возникающих у руководителя и коллектива. Разработчику предложений важно уметь посмотреть на проблему глазами руководителя и тех, кто должен будет реализовывать мероприятие;

- отсутствие убежденности в реальности и необходимости проведения именно данного мероприятия. Каждое предложение должно быть настолько доказательным, чтобы оно не вызывало сомнений. Для этого необходимо использовать и средства наглядного убеждения в виде графиков, хорошо представленных цифровых материалов. Наиболее типичной ошибкой является подготовка предложений в виде обширного списка мероприятий, из которых руководителю приходится отбирать часть из них для практической реализации без четко обоснованных критериев;

- отсутствие обобщения опыта предшествующей работы из-за того, что при анализе аварийности редко возвращаются к ранее разработанным мероприятиям, к степени реализации выдвигавшихся предложений. На практике часто оказывается, что ситуация, которая была описана при решении проблемы, отличалась от фактического положения и для ее решения были выбраны не те пути, которые предусматривались в первоначальных предложениях. Это означает, что при анализе не были учтены все тонкости, существовавшие в действительности условия, интересы, стимулы и мотивы. Именно для изучения таких упущений важно анализировать предыдущие решения.

Несмотря на объективную необходимость совершенствования анализа данных статистики аварийности, на которую неоднократно указывали руководители МВД России и ГУОБДД МВД России, целостная методическая база по вопросу проведения анализа дорожно-транспортной аварийности подразделениями дорожно-патрульной службы с учетом специфики их деятельности на разных уровнях управления в настоящее время не сформирована.

Несмотря на то, что необходимость проведения анализа автотранспортной аварийности непосредственно в подразделениях дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции отмечается практически во всех важнейших нормативных правовых документах, ни один из них не содержит регламентации собственно процесса осуществления аналитической дея-

тельности. Для строевых подразделений дорожно-патрульной службы (полков, батальонов, рот, взводов) и подразделений дорожно-патрульной службы (отделений, групп), непосредственно реализующих возложенную на службу функцию повседневного осуществления контроля и надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований правил дорожного движения, методические материалы по вопросу организации и проведения анализа дорожно-транспортных происшествий в зоне ответственности до настоящего времени не разработаны.

Это является существенным недостатком в методическом обеспечении деятельности дорожно-патрульной службы, поскольку именно от качества выполненной ими работы зависит объективность оценки состояния аварийности и дорожных ситуаций, правильность (точность) выявления конкретных причин дорожно-транспортных происшествий и условий, спровоцировавших их возникновение.

5. Порядок эксплуатации автоматизированной информационно-управляющей системы Госавтоинспекции

Порядок эксплуатации автоматизированной информационно-управляющей системы Госавтоинспекции регулируется инструкцией утвержденной Приказом МВД России от 16 августа 2014 г. № 700.

Данная Инструкция по эксплуатации автоматизированной информационно-управляющей системы Госавтоинспекции устанавливает порядок эксплуатации автоматизированной информационно-управляющей системы Госавтоинспекции в Главном управлении по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, Центре специального назначения в области обеспечения безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, подразделениях центрального аппарата Министерства внутренних дел Российской Федерации, территориальных органах МВД России, образовательных и научных организациях системы МВД России.

В настоящей Инструкции используются следующие понятия:

Главный администратор Системы – сотрудник ГУОБДД МВД России, выполняющий следующие функции администрирования¹:

- по заявкам, утвержденным руководителем объекта автоматизации, осуществляет регистрацию и учет администраторов Журнала ДТП на региональном уровне, а также генерацию и выдачу им индивидуальных логинов и паролей;

- выполняет на федеральном уровне функции администратора Журнала ДТП.

Администратор Системы – сотрудник ГУОБДД МВД России, ЦСН БДД МВД России или подразделения Госавтоинспекции на региональном уровне, выполняющий следующие функции:

- в рамках своей компетенции по заявкам, утвержденным руководителем объекта автоматизации, осуществляет регистрацию и учет операторов и пользователей Системы, а также генерацию и выдачу им индивидуальных логинов и паролей;

- обеспечивает доведение до каждого оператора и пользователя Системы информации о присвоенных ему индивидуальных логине и пароле;

- осуществляет контроль за эксплуатацией Журнала ДТП, соблюдением операторами и пользователями Системы порядка ее эксплуатации;

¹ О порядке эксплуатации в органах внутренних дел Российской Федерации автоматизированных систем оперативного сбора, учета и анализа сведений о показателях в области обеспечения безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]: Приказ МВД России от 16 августа 2014 г. № 700. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

- незамедлительно информирует руководителя объекта автоматизации и главного администратора Журнала ДТП при обнаружении сбоев в работе Системы;

- приостанавливает доступ оператора и пользователя Журнала ДТП к информационным ресурсам Системы при нарушении ими порядка доступа к ней до выяснения причин и принятия решения по выявленному факту, о чем докладывает руководителю объекта автоматизации;

- прекращает доступ зарегистрированного оператора и пользователя Журнала ДТП к Системе в течение суток с момента получения от руководителя объекта автоматизации информации о прекращении доступа оператора и пользователя к Журналу ДТП;

- разрабатывает график резервного копирования и осуществляет резервное копирование базы данных Журнала ДТП;

- прекращает доступ к информационным ресурсам Системы в случае, если оператор и пользователь Журнала ДТП не обращались к Системе в течение года с момента последнего входа;

- при поступлении заявки от руководителя объекта автоматизации осуществляет первоначальную настройку автоматизированных рабочих мест оператора и пользователя для организации доступа к Системе.

Оператор Системы – сотрудник объекта автоматизации, выполняющий ввод сведений в Журнал ДТП и их актуализацию.

Пользователь Системы – сотрудник центрального аппарата МВД России, территориального органа МВД России, образовательной или научной организации системы МВД России, имеющий доступ к информации, содержащейся в Журнале ДТП.

Автоматизированная информационно-управляющая система

Журнал ДТП является территориально распределенной автоматизированной информационно-управляющей системой и включает в себя совокупность программно-технических средств централизованного хранения и обработки информации, функционирующих в ГУОБДД МВД России, ЦСН БДД МВД России, – федеральный уровень Системы, а также программно-технических средств хранения и обработки информации, функционирующих в подразделениях Госавтоинспекции на региональном уровне, – региональный уровень Системы.

Журнал ДТП разработан в целях повышения оперативности ввода, объективности, достоверности сведений и контроля за внесением показателей о дорожно-транспортных происшествиях. Обработка сведений, составляющих государственную тайну, а также служебных сведений ограниченного распространения с использованием вычислительной техники в Журнале ДТП запрещена.

Автоматизированная информационно-управляющая система (АИУС ДПС) ГИБДД осуществляет информирование экстренных служб о ДТП, сбор, обработку и хранение информации о чрезвычайных ситуациях (круп-

ные дорожно-транспортные аварии и катастрофы) и происшествиях на автодорогах, обеспечение информационного взаимодействия с АИУС РСЧС, предоставление возможности аналитической обработки информации, относящейся к ДТП и чрезвычайным ситуациям на автодорогах, в результате чего решаются следующие задачи: оперативный сбор, надежное и своевременное представление информации, обеспечение ее актуальности и необходимой конфиденциальности; надежное и своевременное информационное взаимодействие как между компонентами АИУС ДПС, так и с АИУС РСЧС, а также с автоматизированными системами взаимодействующих экстренных служб.

Автоматизированная информационно-управляющая система подразделений дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции разработана в рамках Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» (ФЦП ПБДД) и предназначена для:

- информирования экстренных служб о ДТП;
- сбора, обработки и хранения информации о дорожно-транспортных происшествиях;
- обеспечения информационного взаимодействия с АИУС РСЧС, автоматизированными системами МВД и Минздравсоцразвития;
- предоставления возможности аналитической обработки информации, относящейся к ДТП.

Система работает полностью в реальном режиме времени, что позволяет ей решать следующие задачи:

- оперативный сбор, надежное и своевременное представление информации, обеспечение ее актуальности и необходимой конфиденциальности;
- надежное и своевременное информационное взаимодействие как между компонентами АИУП ДПС, так и с АИУС РСЧС, а также с автоматизированными системами взаимодействующих экстренных служб;
- выявление недостатков в функционировании системы, совершенствование ее комплексов средств автоматизации, пополнение баз данных и баз знаний.

В 2011 году реализованы новые возможности системы позволяющие составлять карточку дорожно-транспортного происшествия и возможность создавать запросы к ФИС ГИБДД в процессе составления карточки ДТП.

Заполнение расширенной карточки учета ДТП возможно только на основе ранее зарегистрированной в системе карточки оперативного учета.

Расширенная карточка ДТП состоит из следующих разделов (закладок):

- Общие сведения;
- Место совершения;
- Вид и схема;
- Дорожные условия;

- Действия на месте;
- Сведения о ТС;
- Участники;
- Доп. сведения.

Некоторые информационные поля заполняются автоматически данными, указанными в карточке оперативного учета ДТП.

Таким образом, новые возможности системы АИУС ДПС – это еще один шаг к решению одного из главных аспектов проблемы безопасности дорожного движения – снижения тяжести последствий ДТП. Качественное изменение механизма обмена информацией о ДТП на основе разработки и внедрения специализированного программного и информационного обеспечения обнаружения места ДТП и взаимного оповещения экстренных служб, сопряженных с Единой государственной системой предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций (АИУС РСЧС), существенно ускорит оказание помощи пострадавшим и ликвидацию других негативных последствий ДТП.

Автоматизированные системы учета дорожно-транспортных происшествий

Одной из приоритетных задач МВД России в настоящее время является сокращение числа лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах» показала свою актуальность, были достигнуты хорошие результаты снижения количества погибших, однако в ходе анализа ДТП часто возникают вопросы, которые невозможно решить, используя современную систему учета по причине отсутствия необходимых данных. Возникла необходимость изменения системы учета данных и введения новой карточки учета ДТП.

Основное нововведение карточки – необходимость ввода спутниковых координат места ДТП, что позволит вывести аналитическую работу в рамках Многопараметрической информационно-аналитической системы (МИАС) ГИБДД на новый уровень.

Карточка состоит из 10 разделов. Каждый раздел графически выделен в отдельное поле. Каждая позиция графически выделена в отдельные соответствующие графоклетки. Отведено место для написания непосредственно текстовых значений (регион, дорога и пр.) или приведены перечни значений показателей. При отсутствии данных перечней непосредственно в карточке необходимо использовать соответствующие кодификаторы. Под каждой позицией карточки расположены графоклетки, в которые заносятся соответствующие цифровые значения показателей.

Кодирование Карточки (проставление кодов из соответствующих кодификаторов, отметка соответствующих значений показателей) осуществляется сотрудником подразделения Госавтоинспекции, отвечающим за учет ДТП.

При необходимости, в случае поступления или установления ранее неизвестной информации в ходе расследования по факту ДТП, в Карточку вносятся корректировки.

При наличии на региональном уровне каналов связи с подчиненными подразделениями Госавтоинспекции ввод осуществляется непосредственным из строевого или территориального подразделения Госавтоинспекции с использованием программных средств реализованных в web-интерфейсе (Автоматизированная система учета дорожно-транспортных происшествий (АС УДТП)) и интегрированы с системой федерального уровня, для последующей оперативной передачи сведений на уровень ГУОБДД.

Для функционирования системы «АС УДТП» необходимы:

Минимальные технические требования к рабочей станции:

- процессор с частотой 1000 МГц и выше;
- объем ОЗУ – не менее 512 Мб;
- свободное место на жестком диске – не менее 5 Гб;
- сетевая карта;
- графический адаптер с разрешением не ниже 1024*768.

На рабочих станциях должно быть установлено следующее прикладное программное обеспечение:

- любая операционная система, например, MS Windows XP/ MS Windows 2000 (MS Windows XP)/MS Windows Vista/ MS Windows 7;
- Web-браузер (Internet Explorer 8 и выше, или Google Chrome версии не ниже версии 14, или Mozilla Firefox версии не ниже 4, или Safari).

Локальная вычислительная сеть должна обеспечивать передачу данных со скоростью не ниже 1 Мбит/с.

Доступ к системе АС УДТП осуществляется по трем типам доступа.

Оператор – имеет некоторые права при взаимодействии с Системой. Доступ разрешен только к блокам «Ввод карточки» и «Реестр карточки» на главной форме Системы.

Руководитель (начальник или командир подразделения) – имеет ограниченные права при взаимодействии с Системой. Доступ разрешен ко всем имеющимся блокам главной формы Системы, кроме блока «Сервис».

Администратор – имеет все права доступа на модификацию данных, настройку системы и управление доступом пользователей к ней. Доступ разрешен ко всем имеющимся блокам главной формы Системы.

При отсутствии каналов связи заполнение карточки ДТП осуществляется посредством клиентского приложения АС УДТП, работающего в режиме «offline» с последующей передачей информации на уровень Управления Госавтоинспекции, для дальнейшего направления данной информации на федеральный уровень.

При использовании иных программных средств необходимо обеспечить постоянное пополнение АС УДТП сведениями о дорожно-транспорт-

ных происшествиях, произошедших на территории субъекта Российской Федерации.

Заполнение и кодирование Карточки учета ДТП осуществляется в соответствии с указанными ниже требованиями.

Первоначально заполненная в электронном виде посредством Автоматизированной системы учета дорожно-транспортных происшествий (АСУ ДТП) Карточка направляется из подразделения по каналам Единой информационной телекоммуникационной сети (ЕИТКС) МВД России в орган управления Госавтоинспекцией министерств внутренних дел по республикам, Главных управлений, Управлений Министерства внутренних дел Российской Федерации по иным субъектам Российской Федерации для последующей передачи на федеральный уровень. Карточки передаются в ГУОБДД МВД России с использованием АСУ ДТП в течение трёх суток с момента их совершения (с последующей корректировкой в случае необходимости). Одновременно осуществляется учёт ДТП в ранее установленном порядке в соответствии с требованиями «Инструкции по учёту ДТП в органах внутренних дел», утверждённой Приказом МВД России от 18 июня 1996 г. № 328. Для этого используется функция выгрузки карточек учёта ДТП ранее установленного формата в электронном виде из АСУ ДТП для передачи их в ФКУ «ГИАЦ МВД России».

Заполненная в электронном виде посредством Автоматизированной системы учета дорожно-транспортных происшествий (АСУ ДТП) карточка распечатывается в двух экземплярах, которые подписываются сотрудником, составившим карточку и руководителем территориального подразделения Госавтоинспекции (строевого подразделения ДПС).

Учитывая высокую вероятность необходимости внесения корректировок в карточки учёта ДТП, на бумажных носителях они распечатываются и подписываются спустя 30 суток с момента первоначальной передачи в электронном виде в орган управления Госавтоинспекцией, их содержание с учётом корректировок должно соответствовать содержанию карточки, на данный момент переданному на региональный и федеральный уровни. Составление карточки на бумажном носителе не исключает последующую корректировку её электронного варианта. Один экземпляр подписанной карточки хранится в подразделении Госавтоинспекции (ДПС), в котором она составлена, другой направляется в орган управления Госавтоинспекцией по субъекту Российской Федерации.

При приёмке карточки на бумажном носителе в органе управления Госавтоинспекцией она проверяется его сотрудником на предмет соответствия информации, содержащейся в электронной базе данных. При положительных результатах проверки карточка принимается, что заверяется подписью сотрудника, осуществившего приём. Заполненные и подписанные карточки на бумажных носителях хранятся в течение шести лет.

Кроме того, бланки карточки на бумажных носителях (в т. ч. их упрощённые варианты) могут использоваться непосредственно при выезде на места ДТП для первоначального, в т. ч. частичного, внесения информации. Порядок этого использования определяется руководителем территориального подразделения Госавтоинспекции (строевого подразделения ДПС) по согласованию с органом управления Госавтоинспекцией по субъекту Российской Федерации.

Таким образом, была создана не просто новая карточка учета ДТП, но и автоматизированная информационная система, которая собирает данные и предоставляет широчайшие возможности для проведения анализа данных о ДТП. Это позволит в кратчайшие сроки реагировать на изменение ситуации и добиться лучших результатов по снижению количества погибших в ДТП в ходе реализации ФЦП 2013–2020 годов.

Многопараметрическая информационно-аналитическая систем прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Многопараметрическая информационно-аналитическая система предназначена для повышения оперативности принятия обоснованных управленческих решений в сфере безопасности дорожного движения, а также сбора данных на основе использования современных информационных технологий.

Первоначальная версия системы была основана на проприетарной платформе «Прогноз» и требовала установки специализированного программного обеспечения, а также имела ограничение на использование операционной системы Windows.

В 2013 году создана новая версия системы работающая как Web-приложение. Для осуществления подключения и работы с МИАС не требуется установка дополнительного клиентского программного обеспечения, что сокращает время и снижает затраты на внедрение и обслуживание рабочих мест и обеспечивает доступность полноты функционала системы для всех специалистов подразделений ГИБДД как федерального так и регионального уровня. Интерфейс системы интуитивно понятен, прост и лаконичен, что устраняет необходимость проведения углубленного обучения и подготовки конечных пользователей и позволяет ограничиться изучением пользовательской документации и прохождением интерактивных курсов в системе дистанционного обучения.

Таким образом, доступ к МИАС осуществляется посредством любого интернет обозревателя, который является неотделимым компонентом любой современной операционной системы. Это позволяет использовать систему на компьютерах различного типа с разными операционными системами, в том числе и на планшетных компьютерах.

Для начала работы с системой необходимо запустить на рабочей станции, подключенной к сети ЕИТКС, браузер и в адресной строке ука-

зять адрес системы, например: <http://10.7.96.212:8080/mias-web>. Процедура доступа к системе осуществляется согласно парольной авторизации, для этого необходимо ввести имя пользователя и пароль. Имеется возможность запомнить пароль – эта опция избавляет от необходимости повторно набирать пароль при последующих входах в систему.

Область разделов МИАС представляет собой ряд закладок, нажатие каждой из которых вызывает переход в соответствующий раздел.

Всего в МИАС имеется 5 разделов:

- Аналитические панели;
- Отчеты;
- Конструктор запросов;
- Картограмма;
- Данные.

В главном окне системы МИАС, в его левой части, располагается область с управляющими элементами, позволяющими выбрать для отображения или настроить структуру хранения основных функциональных элементов каждого из разделов.

В разделе «Аналитические панели» область навигации содержит список ссылок для переключения между различными аналитическими панелями:

- Общие сведения об аварийности;
- Дети;
- Водители;
- Пешеходы.
- Актуальные направления
- Региональная панель.

В разделе «Отчеты» в данной области представлен фильтр отображения списка отчетов по тематическим меткам.

В разделе «Конструктор запросов» в данной области представлен список сохраненных запросов, сгруппированный в папки, а также содержатся кнопки управления созданием, копированием и удалением запросов и папок.

В разделе «Картограмма» в данной области предоставляется возможность выбора показателей для отображения.

В разделе «Данные» при помощи ссылок, представленных в данной области, пользователь может перейти к инструментам ввода данных по конкретной ведомственной форме.

Аналитические и информационные панели МИАС позволяют по основным направлениям отслеживать развитие ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения в субъектах Российской Федерации и в стране в целом, оперативно выявлять наметившиеся негативные тенденции для своевременного и адекватного реагирования и осуществления необходимого управленческого воздействия.

Аналитические и регламентные отчеты позволяют получить подробную статистическую информацию по различным аспектам области обеспечения безопасности дорожного движения. Кроме этого, при помощи средств анализа информации, реализованных в МИАС, имеется возможность производить ранжирование регионов Российской Федерации по показателям безопасности дорожного движения, а также формировать паспорта субъектов на основе этих показателей. Математический аппарат позволяет строить интегральные оценки уровня БДД в субъектах Российской Федерации, а также оценивать эффективность деятельности подразделений ГИБДД, направленной на снижение аварийности на основе структурного анализа административной практики и фактов аварийности, выполнения мероприятий федеральных целевых программ, и т. д.

Каждая панель состоит из отдельных блоков. В левой части экрана размещены блоки, содержащие ежемесячную информацию за двенадцать месяцев, предшествующих текущему. Блоки в правой части экрана отображают информацию за текущий месяц с нарастающим итогом за год, и за соответствующие месяцы прошлых шести лет. Информация в блоке может быть представлена в одном из четырех видов:

- 1) таблица;
- 2) график;
- 3) карта;
- 4) рейтинг.

Конструктор запросов позволяет создавать запросы любой сложности, обеспечивающие разносторонний анализ причин ДТП. Возможность создания запроса по задаваемым пользователем условиям и формирования на его основе отчета с широкими возможностями настройки вида отображения ре-сультов, говорит об универсальности и высокой гибкости данного инструмента.

Картограмма наглядно представляет показатели аварийности и административной практики на карте Российской Федерации. Информация представлена не только в региональном разрезе, но и в разрезе муниципальных образований каждого субъекта РФ, что позволяет быстро определить состояние аварийности в субъекте и определить наиболее проблемные территории и направления аварийности, на которые следует обратить внимание.

Функционал сбора данных представлен инструментами в разделе «Данные». Автоматизированная система сбора данных является единой «точкой входа» для удобного и контролируемого внесения подразделениями территориального и регионального уровней информации по различным ведомственным формам.

В настоящее время МИАС находится в стадии разработки, т. к. постоянно изменяющиеся социально-правовые условия, формируют новые задачи, а их решение требует расширения набора функций системы.

Для успешной работы в современной информационной среде от пользователей требуется не только знание интерфейсов программного обеспечения, но и понимание механизмов информационного обмена и взаимодействия их между собой, умение выявлять и исправлять ошибки в информационных базах. Систематизация понятий в этих сферах позволяет не только свободно ориентироваться в информационных системах, но и быть готовым к их изменениям.

Таким образом, эффективность работы ГИБДД и решение задач в области анализа безопасности дорожного движения на основе множества показателей аварийности, параметров и характеристик движения автотранспорта может быть повышена за счёт введения в практику методов и инструментов анализа и мониторинга различных параметров и показателей БДД на основе использования современных технологий обработки и анализа информации. Современные информационные системы применяемые в ГИБДД позволяют автоматизировать процесс сбора и передачи информации, но также требуют и специальных навыков пользователей.

Федеральная информационная система ГИБДД

По мере развития информационных технологий, повышения уровня оснащённости подразделений ГИБДД средствами вычислительной техники, отработки вариантов удаленного доступа к базам данных была организована работа по созданию федеральной информационной системы ГИБДД, ведению и использованию в деятельности ГИБДД других централизованных учётов, в том числе разыскиваемых лиц, оружия, бланков паспортов граждан.

ФИС ГИБДД позволяет интегрировать территориально-распределённые специализированные базы данных ГИБДД и МВД России, содержащие информацию об угнанном, похищенном или используемом в преступных целях транспорте (находящемся в федеральном розыске РФ или Интерпола), транспорте, находящемся в собственности организаций и граждан Российской Федерации, о лицах, привлекавшихся к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения, лишенных права на управление транспортным средством, а также о разыскиваемом огнестрельном оружии в единую информационную сеть.

ФИС ГИБДД предназначена для эффективного использования подразделениями Госавтоинспекции функциональных возможностей федеральной специализированной территориально распределённой информационной системы Госавтоинспекции, отвечающей требованиям корпоративных стандартов и технологий единой информационно-телекоммуникационной системы органов внутренних дел Российской Федерации, и мероприятий по информационному взаимодействию с подразделениями органов внутренних дел Российской Федерации, органами государственной власти Российской Федерации, страховщиками и их профессиональным объединением в соответствии с требованиями законодательных актов Рос-

сийской Федерации, нормативных правовых актов Правительства Российской Федерации и МВД России.

Информационные подсистемы ФИС ГИБДД:

- АИПС «СПЕЦПРОДУКЦИЯ»
- АИПС «ДОКУМЕНТ»
- АИПС «ПТС»
- АИПС «ВОДИТЕЛЬ»
- АИПС «АДМПРАКТИКА»
- АИПС «АВТОМОБИЛЬ»
- АИПС «ОРГАНИЧЕНИЯ»
- АИПС «РОЗЫСК»
- АИПС «ЛИЦА»
- АИПС «ОРУЖИЕ»

Основными функциями информационной системы являются формирование и ведение специализированных автоматизированных учетов подразделений ГИБДД, ведение и использование централизованных учетов ГИЦ МВД России, а также обеспечение информацией подразделений в соответствии с изложенными выше задачами.

В настоящее время в ряде субъектах проходит внедрение специального программного обеспечения Федеральной информационной системы Госавтоинспекции МВД России («ФИС ГИБДД-М»), разработанное в интересах ГУОБДД МВД России, предназначено для обеспечения деятельности подразделений Госавтоинспекции МВД России, а также их взаимодействия с соответствующими органами государственной власти Российской Федерации и организациями.

В состав СПО ФИС ГИБДД-М входят 5 подсистем:

1 – подсистема «Транспортные средства».

Назначением подсистемы «Транспортные средства» является автоматизация процесса проведения регистрационных действий с транспортными средствами, а также обеспечения предоставления подразделениями Госавтоинспекции государственной услуги по регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним, включая межведомственное взаимодействие в ходе предоставления государственной услуги.

2 – подсистема «Водительские удостоверения».

Назначением подсистемы «Водительские удостоверения» является автоматизация функций Госавтоинспекции по учёту сведений о правах лиц на управление транспортными средствами, выдаче национального водительского удостоверения, международного водительского удостоверения, а также обеспечения предоставления подразделениями Госавтоинспекции государственной услуги по приему экзаменов на право управления автотранспортными средствами, трамваями, троллейбусами и выдаче водительских удостоверений, включая межведомственное взаимодействие в ходе предоставления государственной услуги.

3 – подсистема «Административные правонарушения».

Назначением подсистемы «Административные правонарушения» является автоматизация производства по делам об административных правонарушениях участников дорожного движения с учетом этапов делопроизводства и обеспечения межведомственного взаимодействия с ФССП и Федеральным казначейством в ходе исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения.

4 – подсистема «Специальная продукция».

Подсистема «Специальная продукция» предназначена для учета изготовленной и распределенной в подразделения Госавтоинспекции и ФТС специальной продукции.

5 – подсистема «Получение и предоставление сведений».

Подсистема «Предоставление и получение сведений» ФИС ГИБДД-М предназначена для организации взаимодействия с информационными системами Министерства внутренних дел, в том числе с *Главным информационно-аналитическим центром* Министерства внутренних дел Российской Федерации (ГИАЦ), информационными системами Интерпол и иными ведомствами по предоставлению сведений о проводимых розыскных мероприятиях в отношении транспортных средств и лиц в соответствии с требованиями Приказа МВД России от 3 декабря 2007 г. № 1144-07, а также последующие изменения к данному приказу.

Перечень функций, реализуемых системой. СПО ФИС ГИБДД-М реализует следующие функции:

- учет и обработка заявлений на совершение регистрационных действий с ТС и изменение регистрационных данных ТС, включая вывод на печать заявления на совершение регистрационных действий с ТС и изменение регистрационных данных ТС;

- заверение электронной подписью должностного лица данных с заявления на совершение регистрационных действий с ТС;

- поиск информации о ТС и проведенных с ним ранее регистрационных действиях;

- формирование в соответствии с установленными требованиям реестра регистрации ТС, содержащего данные о произведенных регистрационных действиях, выдаче и приеме регистрационных документов, паспортов транспортных средств и иных документов, а также регистрационных знаков, заверенных электронной подписью;

- сохранение информации о мотивированном отказе в предоставлении государственной услуге по регистрации ТС и прицепов к ним с заверением информации электронной подписью;

- проверка информации, содержащейся в заявлении на совершение регистрационных действий в отношении ТС с целью определения возможности осуществления регистрационных действий на основе сведений о ро-

зыске ТС, данных по ограничениям на регистрационные действия в отношении ТС, данных об утраченной, похищенной, распределенной, выбрак-ованной специальной продукции, необходимой для допуска транспортных средств к участию в дорожном движении, содержащихся в единой централизованной базе ФИС ГИБДД-М с сохранением данных о результатах проверки в заявлении с указанием фамилии сотрудника, проводившего проверку, даты и времени;

- оформление и печать необходимых при совершении регистрационных действий документов;

- автоматическая проверка серий и номеров бланков специальной продукции, используемой при совершении регистрационных действий с ТС, по сведениям подсистемы «Специальная продукция» на предмет соответствия установленному шаблону и наличия чистого бланка спецпродукции с указанными серией и номером в подразделении ГУОБДД, осуществляющем регистрационные действия с ТС;

- автоматическая регистрация в подсистеме «Специальная продукция» информации об использованных, испорченных бланках специальной продукции ГУОБДД при совершении регистрационных действий с ТС;

- автоматическая регистрация в подсистеме «Специальная продукция» информации о выданных и сданных при совершении регистрационных действий с ТС государственных регистрационных знаков с заверением информации электронной подписью;

- автоматическое определение номера государственного регистрационного знака, предназначенного для выдачи в ходе обработки заявления на совершение регистрационных действий в отношении ТС на основе сведений подсистемы «Специальная продукция» о наличии ГРЗ в подразделении ГУОБДД, осуществляющем регистрационные действия с ТС, с целью выдачи ГРЗ в порядке очередности возрастания их цифровых значений без резервирования за юридическими или физическими лицами отдельных серий или сочетаний символов;

- постановка в розыск и снятие с розыска в случае обнаружения утраченных, похищенных или не сданных в установленном порядке регистрационных документов, паспортов транспортных средств, свидетельств на высвободившийся номерной агрегат, иных документов, необходимых для допуска транспортных средств к участию в дорожном движении, а также регистрационных знаков с заверением введенных данных электронной подписью;

- автоматизированное прекращение регистрации транспортных средств в подразделении Госавтоинспекции, выдавшим регистрационные документы, по окончании срока действия регистрационного документа и отсутствии обращения владельца ТС в подразделения Госавтоинспекции с заявлением о продлении срока регистрации ТС с занесением данных в ре-

естр регистрации ТС и постановкой регистрационных документов, регистрационных знаков в розыск в подсистеме «Специальная продукция»;

- корректировка информации о совершенных ранее регистрационных действиях без формирования нового заявления с заверением введенных данных электронной подписью;

- импорт сведений подсистемы «Автомобиль» ФИС ГИБДД в соответствии с требованиями, утвержденными как Приложение № 3 к Приказу МВД России от 3 декабря 2007 г. № 1144-07;

- формирование файлов для экспорта сведений по учётным операциям с транспортными средствами в подсистему «Автомобиль» ФИС ГИБДД в соответствии с требованиями, утвержденными как Приложение № 3 к Приказу МВД России от 3 декабря 2007 г. № 1144-07;

- реализация возможности обеспечения взаимодействия с Единым порталом государственных и муниципальных услуг (функций) (далее – ЕПГУ) в части приёма заявлений на выполнение регистрационных действий с ТС, поданных в электронном виде через ЕПГУ;

- предоставление органам исполнительной власти в синхронном режиме сведений о транспортных средствах и их владельцах посредством СМЭВ на основе данных подсистемы «Транспортные средства» ФИС ГИБДД-М в виде карточек учета транспортных средств, заверенных квалифицированной электронной подписью;

- ввод и просмотр сведений об ограничениях на регистрационные действия в отношении ТС;

- прием посредством СМЭВ сведений об ограничениях на регистрационные действия в отношении ТС в рамках исполнительного производства, осуществляемого в соответствии с полномочиями ФССП, и сохранение полученных данных в единой централизованной базе ФИС ГИБДД-М;

- формирование файлов для экспорта сведений об ограничениях на регистрационные действия в отношении ТС в подсистему «Ограничения» ФИС ГИБДД в соответствии с требованиями, утвержденными как Приложение № 3 к Приказу МВД России от 3 декабря 2007 г. № 1144-07;

- ввод и просмотр сведений о постановке ТС в розыск и снятии с розыска;

- ввод сведений о мерах по розыску и результатах розыска ТС, включая мероприятия плана «Перехват»;

- автоматическое снятие ТС с розыска в случае, если по истечении 90 дней с момента его постановки от ГИАЦ МВД России не поступила информация о розыске данного ТС;

- формирование файлов для экспорта сведений о розыске ТС в подсистему «Розыск» ФИС ГИБДД в соответствии с требованиями, утвержденными как Приложение № 3 к Приказу МВД России от 3 декабря 2007 г. № 1144-07;

– обеспечение взаимодействия посредством СМЭВ с ФНС России по запросам сведений о юридическом лице (индивидуальном предпринимателе), содержащиеся в Едином государственном реестре юридических лиц (индивидуальных предпринимателей) и о факте постановки на учет организации в налоговом органе по месту нахождения ее обособленного подразделения, содержащиеся в Едином государственном реестре налогоплательщиков в процессе обработки заявления на осуществление регистрационных действий в отношении ТС;

– обеспечение взаимодействия посредством СМЭВ с МИД России по запросам сведений о дипломатических или консульских карточках, выданных МИД России, служебных карточках или удостоверениях, выданных МИД России административно-техническому и обслуживающему персоналу дипломатических представительств, консульских учреждений в процессе обработки заявления на осуществление регистрационных действий в отношении ТС;

– обеспечение взаимодействия посредством СМЭВ с системой ГИС ГМП России по запросам сведений, подтверждающих информацию об уплате государственной пошлины в процессе обработки заявления на осуществление регистрационных действий в отношении ТС;

– обеспечение взаимодействия посредством СМЭВ с Росстандартом по запросам сведений о выданных одобрениях типов транспортных средств в процессе обработки заявления на осуществление регистрационных действий в отношении ТС;

– обеспечение взаимодействия посредством СМЭВ с ФТС России по запросам сведений о документах, выдаваемых таможенными органами на транспортные средства, номерные агрегаты, ввезенные на территорию Российской Федерации, в процессе обработки заявления на осуществление регистрационных действий в отношении ТС;

– обеспечение взаимодействия посредством СМЭВ с Минобороны России по запросу сведений о договорах с уполномоченными органами военного управления (счет – наряд или акт приема – передачи объекта основных средств по форме № ОС-1) в процессе обработки заявления на осуществление регистрационных действий в отношении ТС;

– обеспечение взаимодействия посредством СМЭВ с ФГУ ГРП при Минюсте России по запросу сведений о документах, подтверждающих аккредитацию (регистрацию, создание) филиала на территории Российской Федерации (информация от Государственной регистрационной палаты при Министерстве юстиции Российской Федерации), за исключением сведений об аккредитации корреспондентского пункта иностранного средства массовой информации в процессе обработки заявления на осуществление регистрационных действий в отношении ТС;

- обеспечение взаимодействия посредством СМЭВ с ФМС России по запросу сведений о документах, удостоверяющих личность, и регистрации по месту жительства или пребывания в процессе обработки заявления на осуществление регистрационных действий в отношении ТС;
- формирование необходимых отчетов о регистрационных действиях в отношении ТС, приеме и обработке заявлений с ЕПГУ и выполнении межведомственных запросов посредством СМЭВ при оказании государственной услуги;
- обеспечение электронного взаимодействия с Минобороны России по зарегистрированным транспортным средствам подлежащим учету в военных комиссариатах;
- обеспечение электронного взаимодействия с ФНС России по представлению сведений о транспортных средствах и лицах, на которых они зарегистрированы;
- учет начислений и платежей по госпошлинам по сведениям, поступающим от банков и УФК;
- учёт и обработка заявлений на выдачу ВУ, включая печать заявления на выдачу ВУ;
- предоставление сведений о действительности ВУ;
- поиск и просмотр сведений по ВУ, содержащихся в единой централизованной базе ФИС ГИБДД-М;
- формирование электронного реестра выдачи водительских удостоверений и временных разрешений на право управления ТС с заверением вводимой информации квалифицированной электронной подписью, формируемой от имени должностного лица органа власти;
- формирование операции по аннулированию представленного либо утраченного ВУ при его замене;
- проверка информации, содержащейся в заявлении на выдачу ВУ с целью определения возможности осуществления регистрационных действий на основе сведений о розыске лиц, розыске документов и данных подсистемы «Административные правонарушения», содержащихся в единой централизованной базе ФИС ГИБДД-М в том числе по предыдущей фамилии (имени, отчеству) при наличии информации о перемене фамилии (имени, отчества);
- интеграция с web-камерами с целью получения фотоизображения заявителя для персонализации бланков ВУ;
- импорт сведений подсистемы «Водитель» ФИС ГИБДД в соответствии с требованиями, утвержденными как Приложение № 3 к Приказу МВД России от 3 декабря 2007 г. № 1144-07;
- формирование файлов для экспорта сведений по учётным операциям с ВУ в подсистему «Водитель» ФИС ГИБДД в соответствии с требо-

ваниями, утвержденными как Приложение № 3 к Приказу МВД России от 3 декабря 2007 г. № 1144-07;

- автоматическая проверка серий и номеров бланков специальной продукции, используемой при выдаче ВУ, по сведениям подсистемы «Специальная продукция» на предмет соответствия установленному шаблону и наличия чистого бланка спецпродукции с указанными серией и номером в подразделении ГУОБДД, осуществляющем выдачу ВУ;

- автоматическая регистрация в подсистеме «Специальная продукция» информации об использованных, испорченных бланках специальной продукции ГУОБДД при осуществлении выдачи ВУ;

- автоматическая регистрация в подсистеме «Специальная продукция» сведений об аннулированном или утраченном водительском удостоверении, международном водительском удостоверении, временном разрешении;

- обеспечение взаимодействия с ЕПГУ в части приёма заявлений на выдачу ВУ, поданных в электронном виде через ЕПГУ;

- обеспечение взаимодействия с ЕПГУ в части информирования о ходе предоставления государственной услуги;

- обеспечение взаимодействия посредством СМЭВ с МИД России по запросам сведений о дипломатических или консульских карточках, выданных МИД России, служебных карточках или удостоверениях, выданных МИД России административно-техническому и обслуживающему персоналу дипломатических представительств, консульских учреждений в процессе обработки заявления на выдачу ВУ;

- обеспечение взаимодействия посредством СМЭВ с Росздравнадзором по запросам сведений об организациях, имеющих лицензию на проведение медицинского освидетельствования на наличие медицинских противопоказаний к управлению транспортным средством и выдачу медицинских справок;

- обеспечение взаимодействия посредством СМЭВ с Рособрнадзором по запросам сведений об организациях, имеющих лицензию на образовательную деятельность по подготовке (переподготовке) водителей транспортных средств в процессе обработки заявления на выдачу ВУ;

- обеспечение взаимодействия посредством СМЭВ с ФМС России по запросу сведений о документах, удостоверяющих личность, и регистрации по месту жительства или пребывания в процессе обработки заявления на выдачу ВУ;

- формирование необходимых отчетов о выдаче ВУ, приеме и обработке заявлений с ЕПГУ и выполнении межведомственных запросов посредством СМЭВ при оказании государственной услуги;

- прием и учет результатов квалификационных экзаменов на получение права управления транспортными средствами;

- учет результатов практических экзаменов и формированию необходимых протоколов;
- ввод данных об этапах делопроизводства по административному правонарушению;
- поиск и просмотр сведений по административным правонарушениям;
- проверка сведений о лицах и транспортных средствах на совпадение с данными розыскных учетов единой централизованной базы ФИС ГИБДД-М при вводе данных об этапах делопроизводства по административному правонарушению;
- вывод на печать документов, формирование которых необходимо для осуществления делопроизводства по административным правонарушениям;
- импорт начислений по административным штрафам в информационную систему ГИС ГМП посредством СМЭВ;
- экспорт платежей по административным штрафам из информационной системы ГИС ГМП посредством СМЭВ с сохранением полученных сведений в подсистеме «Административные правонарушения»;
- направление исполнительного документа в ФССП для возбуждения исполнительного производства по несвоевременно оплаченным административным штрафам посредством СМЭВ;
- получение сведений от ФССП о ходе исполнительного производства по несвоевременно оплаченным административным штрафам посредством СМЭВ с сохранением полученных сведений в подсистеме «Административные правонарушения»;
- импорт сведений подсистемы «Административные правонарушения» ФИС ГИБДД в соответствии с требованиями, утвержденными как Приложение № 3 к Приказу МВД России от 3 декабря 2007 г. № 1144-07;
- формирование файлов для экспорта сведений по учёту делопроизводства по административным правонарушениям в подсистему «Административные правонарушения» ФИС ГИБДД в соответствии с требованиями, утвержденными как Приложение № 3 к Приказу МВД России от 3 декабря 2007 г. № 1144-07;
- автоматическая проверка серий и номеров бланков специальной продукции, используемой при осуществлении делопроизводства по административным правонарушениям, по сведениям подсистемы «Специальная продукция» на предмет соответствия установленному шаблону и наличия чистого бланка спецпродукции с указанными серией и номером в подразделении ГУОБДД, осуществляющем делопроизводство по административному правонарушению;
- автоматическая регистрация в подсистеме «Специальная продукция» информации об использованных, испорченных бланках специальной

продукции ГУОБДД при осуществлении делопроизводства по административным правонарушениям;

- формирование необходимых отчётов на основе сведений об административных правонарушениях и межведомственных запросах, выполняемых в ходе исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения;

- контроль процессуальных сроков и автоматизация оформления административного материала в случае несвоевременной оплаты штрафа нарушителем;

- внесение информации о движении спецпродукции при получении от организаций-изготовителей;

- внесение информации о движении спецпродукции при передаче в подразделения Госавтоинспекции;

- внесение информации о движении спецпродукции при передаче юридическим лицам для осуществления ими своей деятельности;

- внесение информации о движении спецпродукции при использовании для оформления документов, в связи с осуществлением Госавтоинспекцией деятельности по оказанию государственных услуг населению;

- внесение информации о движении спецпродукции при порче (с автоматизированной регистрацией утраченной спецпродукции в реестре утраченных документов);

- внесение информации о движении спецпродукции при уничтожении (с автоматизированной регистрацией утраченной спецпродукции в реестре утраченных документов);

- внесение информации о движении спецпродукции при принятии для ее последующего уничтожения;

- внесение информации о движении спецпродукции при принятии на временное хранение;

- внесение информации о движении спецпродукции при уничтожении спецпродукции;

- внесение информации о движении спецпродукции при утрате (с автоматизированной регистрацией утраченной спецпродукции в реестре утраченных документов);

- контроль состояния спецпродукции;

- формирование заявки о потребности в спецпродукции по субъекту РФ при осуществлении централизованной закупки спецпродукции ЦСН БДД МВД России;

- контроль пополнения сводной годовой заявки при осуществлении централизованной закупки спецпродукции ЦСН БДД МВД России;

- формирование сводной годовой заявки при осуществлении централизованной закупки спецпродукции ЦСН БДД МВД России;

- формирование заявки об изменении потребности в спецпродукции по субъекту РФ при осуществлении централизованной закупки спецпродукции ЦСН БДД МВД России;
- контроль изменений сводной годовой заявки при осуществлении централизованной закупки спецпродукции ЦСН БДД МВД России;
- изменение сводной годовой заявки при осуществлении централизованной закупки спецпродукции ЦСН БДД МВД России;
- подтверждение поставки спецпродукции, полученной от завода-изготовителя при осуществлении централизованной закупки спецпродукции ЦСН БДД МВД России;
- обработка данных, поступающих от организаций-изготовителей спецпродукции и ФТС;
- предоставление доступа к информации для поиска;
- формирование необходимых отчетов;
- импорт сведений подсистемы «Спецпродукция» ФИС ГИБДД в соответствии с требованиями, утвержденными как Приложение № 3 к Приказу МВД России от 3 декабря 2007 г. № 1144-07;
- формирование файлов для экспорта сведений по учётным операциям со специальной продукцией в подсистему «Спецпродукция» ФИС ГИБДД в соответствии с требованиями, утвержденными как Приложение № 3 к Приказу МВД России от 3 декабря 2007 г. № 1144-07;
- ведение реестра утраченной спецпродукции, документов и государственных регистрационных знаков;
- организация взаимодействия с информационными системами Министерства внутренних дел, в том числе с *Главным информационно-аналитическим центром* Министерства внутренних дел Российской Федерации (ГИАЦ), информационными системами Интерпол и иными ведомствами по предоставлению сведений о проводимых розыскных мероприятиях в отношении транспортных средств и лиц в соответствии с требованиями Приказа МВД России от 3 декабря 2007 г. № 1144-07, а также последующие изменения к данному приказу.

Заключение

Таким образом, реальной основой для совершенствования организации деятельности по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения установленных требований в области обеспечения безопасности дорожного движения является анализ аварийности в зоне ответственности (территории) подразделения ГИБДД, суть которого состоит в научном изучении данных статистического учета о дорожно-транспортном происшествии и пострадавших в них лицах, сведений о причинах и факторах дорожно-транспортного травматизма.

Из числа наиболее важных задач анализа данных о состоянии аварийности и о значениях других показателей, характеризующих деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения, можно назвать следующие.

- Обоснование мероприятий по всем направлениям деятельности по ОБДД (совершенствованию дорожных условий и конструкций транспортных средств, предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма и подготовке водителей и других), а также оценка эффективности мероприятий и определение очередности их проведения.

- Прогнозирование состояния аварийности. Это направление является одним из наиболее интенсивно развиваемых путей совершенствования анализа статистических данных. Разработано уже достаточно много разнообразных моделей для прогнозирования состояния аварийности.

- Разработка многомерных методов обработки информации для сопоставления состояния аварийности и деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения.

- Анализ причин и условий возникновения конкретных, единичных дорожно-транспортных происшествий.

- Анализ ограниченных групп ДТП. Решению этой задачи особенно большое внимание уделяется в зарубежных странах, где получены значительные результаты. С привлечением больших материальных средств, сил практических и научных работников исследуются причины дорожно-транспортных происшествий с автоприцепами, при правых поворотах на перекрестках, влияние ограничения скорости на аварийность на скоростных автомагистралях и т. д. Полученные результаты тщательно исследуются и нередко получают широкое распространение при профилактике ДТП.

Большое значение при анализе в сфере ОБДД имеют методы сопоставления. Причем в последние годы область применения приемов сопоставления постоянно расширяется, что связано, прежде всего, с развитием общегосударственной системы ОБДД, с углублениями межрегиональных и межведомственных связей при разработке и проведении мероприятий, направленных на предупреждение ДТП. По существу в настоящее время нет

аналитического документа, нет научной статьи или принятого решения, при подготовке которого не использовалось бы сопоставление. Именно сопоставление позволяет выявить и доказать объективно существующую закономерность или изменение ранее полученной закономерности, придает направленность действиям по установлению причин ДТП.

В литературе наряду с термином «сопоставление» используют термин «сравнение». Однако представляется, что применительно к анализу деятельности в сфере ОБДД лучше использовать термин «сопоставление», поскольку здесь редко встречаются объекты и явления, которые можно «сравнивать». Чаще всего речь идет все-таки о сопоставимости или несопоставимости, нежели о сравнении числовых или качественных характеристик.

Для того чтобы повести сопоставительный анализ, необходимо ответить по крайней мере на три вопроса:

- какие объекты, процессы, факторы следует сопоставлять между собой?
- по каким характеристикам, каким свойствам объектов и по каким показателям должно проводиться сопоставление?
- каким образом должно проводиться сопоставление и какая конкретная расчетная процедура может быть положена в основу сопоставления?

Дорожно-транспортные происшествия могут происходить и их нельзя предотвратить полностью, однако дорожно-транспортный травматизм можно прогнозировать и сокращать. Существенное значение имеют достоверные данные и научный подход, которые позволяют осуществлять рациональный анализ и планировать эффективные меры для исправления ситуации.

В настоящее время основными недостатками аналитических работ являются отсутствие или малый объем аналитической составляющей, недостаточная глубина анализа региональных особенностей аварийности, слабое использование удельных и относительных показателей. Результаты анализа аварийности часто не имеют выводов и не содержат конкретных предложений по устранению ее причин при планировании деятельности управлений. Приводимые в документах по анализу аварийности итоговые предложения, в большинстве своем имеют общий характер и не всегда связаны с его результатами.

Действующие нормативные правовые документы устанавливают только факт необходимости проведения анализа аварийности в подразделениях Госавтоинспекции и не регламентируют непосредственно содержание процесса проведения такого анализа.

Результатом аналитической деятельности подразделений Госавтоинспекции в субъектах Российской Федерации должны быть информационные, аналитические и другие материалы, характеризующие положение с

аварийностью, которые необходимо использовать для принятия управленческих решений по повышению уровня безопасности дорожного движения на обслуживаемой улично-дорожной сети в рамках компетенции Госавтоинспекции.

В зависимости от типа аналитических работ, их цели и величины анализируемого периода объем выходных документов может варьироваться от одной страницы (с текстом и таблицами) до сборников и брошюр в несколько десятков страниц. Такие работы могут быть как самостоятельным документом, так и отдельным разделом сводного отчета, справки и обзора о результатах деятельности УГИБДД по обеспечению безопасности дорожного движения за определенный период.

Основные выводы:

- организация и осуществление подразделениями ГИБДД контрольно-надзорной деятельности за соблюдением установленных правил участниками дорожного движения регулируется утвержденными нормативными правовыми актами;

- важной функцией, подлежащей реализации службой, является анализ аварийности и разработка на основе полученных результатов своевременных и действенных мер реагирования, направленных на сокращение числа дорожно-транспортных происшествий и пострадавших в них людей;

- анализ организуется и проводится на основе постоянного и последовательного накопления сведений о ДТП, условиях, обстоятельствах и причинах возникновения, их последствиях;

- порядок и цели проведения учетно-аналитической работы нормативно урегулирован;

- своевременно (то есть до возникновения ДТП) пресекая нарушения ПДД, подразделения ГИБДД создают реальный потенциал для снижения аварийности;

- выявить истинные причины возникновения нарушений ПДД можно только в процессе тщательного расследования каждого ДТП (по сводным данным учета ДТП это невозможно);

- с учетом негативных (агрессивных) проявлений, имеющих место в современных общественных отношениях, необходимо совершенствование учетно-аналитической деятельности путем расширения круга исследуемых вопросов и рассматриваемых показателей, применяемых методов (количественного, качественного и графического) изучения статистических данных и иной информации.

Учебное пособие

Авторы:

кандидат экономических наук
Жбанова Светлана Александровна

Ноговицина Елена Николаевна

**ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКОЕ
ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ
ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Свидетельство о государственной аккредитации
Рег. № 1516 от 11.11.2015 г.

Подписано в печать 20.09.2016 г. Формат 60х90¹/₁₆
Усл. печ. л. – 3,31. Тираж 125 экз. Заказ № 681.

Орловский юридический институт МВД России имени В. В. Лукьянова.
302027, Орел, Игнатова, 2.