

МВД России
Санкт-Петербургский университет

А.В. Вашкевич, Л.В. Босоногова, В.А. Смородина

**ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ
И ПЕДАГОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ПРОПАГАНДЫ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Учебное пособие

Санкт-Петербург
2018

УДК 34.03
ББК 67
В 23

Вашкевич А. В., Босоногова Л. В., Смородина В. А.

В 23 Организационно-правовые и педагогические основы пропаганды безопасности дорожного движения: учебное пособие. – СПб.: Изд-во СПб ун-та МВД России, 2018. – 164 с.

ISBN 978-5-91837-122-0

Учебное пособие разработано в соответствии с примерной дополнительной программой повышения квалификации старших инспекторов (инспекторов) по пропаганде безопасности дорожного движения, сотрудников, ответственных за пропаганду безопасности дорожного движения ГИБДД МВД России на региональном уровне и с учетом современных проблем и перспектив пропагандистской деятельности Госавтоинспекции МВД России.

Может быть использовано как в качестве материала для семинарских занятий, так и для самостоятельного знакомства с организационно-правовыми и педагогическими основами пропаганды безопасности дорожного движения.

Предназначено для слушателей дополнительной программы повышения квалификации инспекторов по пропаганде безопасности дорожного движения, ГИБДД МВД России, а также для курсантов и слушателей образовательных организаций МВД России, изучающих дисциплину «Информационно-пропагандистская работа сотрудников органов внутренних дел».

**УДК 34.03
ББК 67**

Рецензенты:

Капустина Е. Г., кандидат педагогических наук
(Орловский юридический институт МВД России им. В.В. Лукьянова);
Дорофеев О.Н., кандидат юридических наук
(УРЛС МВД России по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской обл.)

ISBN 978-5-91837-122-0

© Санкт-Петербургский университет
МВД России, 2018

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	5
Глава 1. ИСТОРИЯ СТАНОВЛЕНИЯ И РАЗВИТИЯ ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫХ ОСНОВ ПРОПАГАНДЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИИ.....	6
1.1. Первый этап становления и развития законодательства о пропаганде безопасности дорожного движения в России	6
1.2. Второй этап становления и развития законодательства о пропаганде безопасности дорожного движения	13
1.3. Третий этап становления и развития законодательства о пропаганде безопасности дорожного движения	16
1.4. Постсоветский этап развития законодательства о безопасности дорожного движения.....	22
Глава 2. НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ	35
2.1. Правовая основа деятельности Госавтоинспекции МВД России в области обеспечения безопасности дорожного движения.....	35
2.2. Нормативная основа реализации принципа открытости и публичности в деятельности Госавтоинспекции	45
2.3. Международные правовые акты в области обеспечения безопасности дорожного движения.....	48
Глава 3. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПОЛИТИЧЕСКИЕ ИНИЦИАТИВЫ И ПРОЕКТЫ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	52
3.1. Международные инициативы Российской Федерации в сфере обеспечения безопасности дорожного движения	52
3.2. Зарубежный опыт в области обеспечения безопасности дорожного движения.....	55
3.3. Мероприятия по безопасности дорожного движения, проводимые в Российской Федерации при поддержке ВОЗ.....	59
3.4. Международное и межведомственное сотрудничество в области безопасности дорожного движения.....	60
Глава 4. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ПРОПАГАНДЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ МВД РОССИИ.....	68
4.1. Понятие и система пропаганды безопасности дорожного движения... 68	
4.2. Характеристика деятельности отдела пропаганды безопасности дорожного движения и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма Управления правового регулирования и пропаганды безопасности дорожного движения ГУОБДД МВД России.....	76
Глава 5. РАБОТА ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ПРОПАГАНДЫ СО СРЕДСТВАМИ МАССОВОЙ ИНФОРМАЦИИ	87
5.1. Правовая основа взаимодействия Госавтоинспекции МВД России со средствами массовой информации	87
5.2. Формы взаимодействия ГИБДД со СМИ	91
5.3. Использование новых инструментов, реализуемых исключительно в интернет-пространстве.....	99

5.4. Система информации, используемая в процессе управления МВД России.....	102
5.5. Взаимодействие Госавтоинспекции МВД России и средств массовой информации по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма	114
Глава 6. ПЕДАГОГИКА В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ИНСПЕКТОРА ПО ПРОПАГАНДЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ.....	118
6.1. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма как основное направление работы Госавтоинспекции по пропаганде безопасности дорожного движения.....	119
6.2. Педагогическая профилактика детского дорожно-транспортного травматизма.....	125
6.3. Профильная смена как среда воспитания культуры безопасного поведения на дороге	139
6.4. Музейная педагогика как инновационная педагогическая технология в преподавании основ безопасного поведения на дорогах.....	141
6.5. Музейная педагогика на примере деятельности Управления Госавтоинспекции ГУ МВД России по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.....	145
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	149
СПИСОК НОРМАТИВНЫХ ПРАВОВЫХ АКТОВ И РЕКОМЕНДУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ	150
<i>Приложение</i>	151

ВВЕДЕНИЕ

Учебное пособие «Организационно-правовые и педагогические основы пропаганды безопасности дорожного движения» подготовлено в соответствии с дополнительной программой повышения квалификации старших инспекторов (инспекторов) по пропаганде безопасности дорожного движения, сотрудников Госавтоинспекции, ответственных за пропаганду безопасности дорожного движения ГИБДД территориальных органов МВД России на региональном уровне.

Материал учебного пособия позволяет реализовать цели и задачи, стоящие в процессе освоения программы. Данная программа служит для приобретения слушателями знаний, умений и навыков, необходимых для осуществления служебной деятельности в объеме должностных обязанностей сотрудников Госавтоинспекции МВД России, привлекаемых к пропаганде безопасности дорожного движения и профилактике дорожно-транспортного травматизма.

Пропаганда безопасности дорожного движения – важное направление деятельности Госавтоинспекции, элемент взаимодействия, выстраивания партнерских отношений ГИБДД с участниками дорожного движения. Деятельность подразделений пропаганды безопасности дорожного движения регламентирована приказом МВД России от 2 декабря 2003 г. № 930 «Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения» и Наставлением о службе.

В учебном пособии прослеживается история зарождения и развития службы пропаганды безопасности дорожного движения, опираясь на тенденции формирования истории Госавтоинспекции. Закономерность их развития взаимообусловлена и взаимозависима.

В то же время, при всей значимости службы, важно определение актуальных проблем, связанных с пропагандой безопасности дорожного движения, поиск путей их решения, новых форм и методов пропаганды, соответствующих современной действительности. Вопросам взаимодействия со средствами массовой информации, профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в учебном пособии уделено особое внимание.

Результаты анализа федерального законодательства свидетельствуют о том, что пропаганда безопасности дорожного движения отнесена лишь к компетенции ГИБДД МВД России. В то же время в деятельности по пропаганде безопасности дорожного движения и профилактике детского дорожно-транспортного травматизма принимают участие органы государственной власти, органы местного самоуправления, СМИ, общественные объединения.

Учебное пособие подготовлено в соответствии с последними изменениями в действующем законодательстве Российской Федерации. Тексты нормативных актов в пособии приведены в их действующей редакции с учетом изменений и дополнений по состоянию на 20 ноября 2018 г.

Глава 1

ИСТОРИЯ СТАНОВЛЕНИЯ И РАЗВИТИЯ ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫХ ОСНОВ ПРОПАГАНДЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РОССИИ

Исследование административно-правовых основ пропаганды безопасности дорожного движения невозможно без применения исторического метода, который предполагает рассмотрение существующих административно-правовых явлений не только под углом зрения их настоящего, но и с позиций их прошлого и будущего.

В истории становления и развития законодательства о пропаганде безопасности дорожного движения в России можно выделить следующие периоды: 1) середина 20-х – 30-е гг. XX в.; 2) 40-е – конец 50-х гг.; 3) 60-е – начало 90-х гг.; 4) 90-е гг. XX в.; 5) с 2001 г. по настоящее время (современный период). В свою очередь, современный период можно разделить на подпериоды: до реформы органов внутренних дел 2011 года и послереформенный.

1.1. Первый этап становления и развития законодательства о пропаганде безопасности дорожного движения в России

Первый этап нашей периодизации характеризуется становлением правовой регламентации пропаганды безопасности дорожного движения, определением ее субъектов. Законодательство этого периода включает Декрет Всесоюзного Центрального исполнительного комитета и Совета народных комиссаров, циркуляры, приказы и директивы Народного комиссариата внутренних дел, Министерства внутренних дел и Главного управления рабоче-крестьянской милиции, постановления Президиума Моссовета, Ленсовета, горсоветов других крупных городов, распоряжения отделов регулирования уличного движения (ОРУД), решения партийных органов, общественных организаций. Декретом Всесоюзного Центрального исполнительного комитета и Совета народных комиссаров РСФСР от 11 августа 1924 г. было утверждено Положение об административных отделах губернских и областных исполнительных комитетов. Оно послужило основой для разработки местными Советами нормативных актов не только об административных отделах, но и о входивших в их состав подразделениях, осуществлявших функции по организации дорожного движения, включая пропаганду этой деятельности.

Большую работу по пропаганде безопасности дорожного движения вели общественные организации, самой массовой из них в тот период являлось общество «Автодор» (Общество содействия развитию автомобилизма и улучшению дорог в РСФСР). Устав организации был утвержден Совнаркомом РСФСР 5 октября 1927 г. Общество имело право: создавать на территории РСФСР свои отделения и коллективы; распространять среди населения знания по автомото- и дорожному делу; открывать курсы, школы, стадионы; выступать с докладами, лекциями, проводить диспуты; издавать книги, журналы, брошюры, проводить в установленном порядке съезды и совещания. Были образованы различные секции Общества, в том числе агитационно-издательская. Отделения общества открывались по всей стране. С первых дней существования «Автодора» его деятельность находилась в поле зрения партии и правительства, местных партийных и советских органов. Именно по их решению с 1 апреля 1928 г. стал издаваться журнал «За рулем» – орган «Автодора» РСФСР.

«Автодор» проводил большую агитационно-массовую работу: агитпоездки на автомобиле с электростанцией, радио- и киноаппаратурой, агитпробеги, организация выставок, выпуск специальной литературы, плакатов, открыток и значков (известны более тридцати их видов). Были организованы курсы заочного обучения автомобильному делу. В начале 1930-х гг. в составе Общества создаются новые секции: юных друзей «Автодора» и военная. Исключительное внимание на этом этапе было отведено агитационно-пропагандистской работе. В январе 1932 г. состоялся Первый Всесоюзный съезд «Автодора». Общество приобрело статус добровольной организации союзного значения, в его структуре появилась секция безопасности движения и борьбы с аварийностью. В принятых резолюциях съезд определил задачи на перспективу, среди которых – активизация работы по борьбе с аварийностью на дорогах, в том числе путем «организации пропаганды правил уличного движения среди населения».¹ В 1935 г. постановлением ЦИК СССР общество по надуманным причинам было ликвидировано.

Более сложные задачи перед работниками милиции по обеспечению безопасности дорожного движения вытекали из решений XVI съезда ВКП(б) (1930), обосновавшего крутой поворот к форсированным темпам социалистического строительства по всему фронту. В развитие решений съезда 16 сентября 1930 г. Наркоматом внутренних

¹ За рулем. – 1932. – № 8.

дел издается циркуляр № 454 «О мероприятиях по усилению охраны безопасности уличного движения»¹. В документе подчеркивалось, что в Москве за 1929 г. было совершено 1286 аварий, а за 6 месяцев 1930 г. – уже 2012, анализировались причины аварийности. Начальникам административных управлений край- и обласполкомов и административных отделов автономных областей было дано указание разработать практические мероприятия по безопасности дорожного движения, «принять меры к широкому ознакомлению населения с правилами уличного движения, для каковой цели привлечь общественность в лице административно-правовых секций советов, Осодмил (обществ содействия милиции) и т. д., в частности, поставить перед органами ОНО (отделов народного образования) о введении в программу обучения ознакомление учащихся с правилами уличного движения». Таким образом, *впервые на основе анализа аварийности перед конкретными организациями выдвигались конкретные задачи по пропаганде безопасности движения*. Главными субъектами пропаганды, ее организаторами указаны административные отделы и управления.

В начале 1931 г. на местах были образованы управления милиции и уголовного розыска, действовавшие на правах отделов исполкомов соответствующих Советов². Тогда же в составе этих управлений в Москве и Ленинграде создаются отделения регулирования городского движения (ОРГД). В соответствии с циркуляром Главного управления Рабоче-крестьянской милиции от 10 сентября 1931 г. №32-158 «О порядке организации надзора за выполнением правил уличного движения» опыт организации ОРГД необходимо было распространить на другие крупные города и «ввести единую форму организации надзора за выполнением правил городского движения». Этот же циркуляр вменял в обязанности отделов регулирования городского движения «организацию *пропаганды правил городского движения*».

В мае 1931 г. Президиум Ленсовета принял постановление «О мероприятиях по упорядочению уличного движения». Подобные постановления были приняты органами власти в Москве и других городах. Согласно этим документам, вопросами безопасности дорожного движения и ее пропаганды были призваны заниматься участковые

¹ Бюллетень НКВД РСФСР. – 1930. – №30.

² В декабре 1930 г. ЦИК и СНК СССР приняли постановление «О ликвидации наркоматов внутренних дел союзных и автономных республик» и «О руководстве органами ГПУ деятельностью милиции и уголовного розыска».

инспекторы, постовые милиционеры, члены Осодмила (общества содействия милиции).

В конце 1931 г. на союзном совещании по вопросу регулирования уличного движения были приняты решения об образовании ОРУДов (отделов регулирования уличного движения) исполкомами Моссовета и Ленсовета, а затем и другими крупными городами страны. По итогам совещания был издан приказ Главного управления Рабоче-крестьянской милиции от 16 декабря 1931 г. «О реализации решений, принятых союзным совещанием по регулированию уличного движения»¹, которым предписывалось *«приступить к организации пропаганды безопасности уличного движения»*. Приказ определял основные направления работы: организация комиссии «для составления плакатов, аншлагов, листовок, брошюр», издание литературы, проведение докладов, использование радио и газет, планирование совместных мероприятий с профсоюзами, разработка плана привлечения к этой работе общественности, «разработка с заинтересованными ведомствами и организациями мероприятий по выделению особого фонда для премирования лиц и организаций, отличившихся в деле пропаганды». В приложении к приказу давалась программа обучения правилам уличного движения в школах.

Создание ОРУДов как специальных общесоюзных милицейских органов позволило повысить эффективность работы по обеспечению безопасности уличного движения в масштабах страны. Стала складываться система административно-организационных и технических мероприятий, включавшая совершенствование правил, выработку постановлений местных властей, учитывающих конкретные особенности того или иного города, пропаганду правил и постановлений среди населения, контроль за их выполнением всеми участниками городского движения.

В мае 1932 г. был издан циркуляр № 36 «О мероприятиях по развертыванию пропаганды вопросов безопасности уличного движения»², в котором «в целях систематической разработки мероприятий по вопросам пропаганды безопасности уличного движения, осуществления контроля над развертыванием ее и установления единого методического руководства» предлагалось провести следующие мероприятия: при управлениях милиции АССР, краев и областей, на

¹ Сборник приказов и циркуляров ГУ РКМ при СНК РСФСР. – 1931. – №17.

² Там же. – 1932. № 16–17.

территории которых имеются города с интенсивным уличным движением, организовать комиссии по вопросам плановой постановки пропаганды безопасности уличного движения из представителей Управления Рабоче-крестьянской милиции, секции по борьбе с аварийностью общества «Автодор» и других заинтересованных ведомств и организаций. Главлиту предлагалось предоставлять этим комиссиям исключительное право по руководству и просмотру всех изданий по вопросам безопасности уличного движения. Рекомендовалось организовывать постоянные музеи-выставки в городах с интенсивным движением, отражающие все вопросы и методы регулирования уличного движения. Рассматривался вопрос организации постоянной выставки союзного значения, в целях организации которой предписывалось «представить к 1 августа 1932 года в ГУ РКМ весь имеющийся материал, как-то: этикетки, игрушки, экспонаты и т. д. в 10 экземплярах».

По сути, этот циркуляр явился первым нормативным документом, в котором регулировалась деятельность по пропаганде безопасности дорожного движения, подчеркивалась необходимость ее планового проведения, методического обеспечения и контроля, указывались субъекты пропаганды и формы ее проведения.

В этот же период началась плановая работа по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. Только в Москве от всех видов городского транспорта в 1932 г. пострадало более тысячи детей¹. В Ленинграде вышло специальное распоряжение жилищного союза и ОРУДа «О борьбе с нарушениями детьми правил уличного движения»², в котором предусматривалась организация специальных пунктов по проведению с детьми-нарушителями широкой пропагандистской и воспитательной работы путем бесед, лекций, радиопередач, кино, экскурсий, осуществление постоянных дежурств на этих пунктах с целью прочной связи со школой, родителями и общественностью. По предложению ОРУДа в 1933 г. в школьные программы было включено изучение правил уличного движения. Была создана специальная группа, задачами которой стали организация детских штабов в районах города по борьбе с несовершеннолетними нарушителями правил уличного движения, пропаганда безопасности дорожного движения в школах и через газету «Пионерская правда», проведение месячников по борьбе с нарушителями правил уличного движения при участии работников милиции, членов общества «Авто-

¹ Бюллетень ОРУД УРКМ г. Москвы. — 1933. — №1.

² Вестник Ленсовета . — 1933. — 28 нояб.

дор», общественности школ и профсоюзных организаций автотранспортных предприятий.

После принятия Конституции 1936 г. значительно изменились правовые основы деятельности милиции. Было централизовано управление ее органами, к задачам добавился надзор за безопасностью дорожного движения. Датой образования Государственной автомобильной инспекции как милицейской структуры считается 3 июля 1936 г., когда Совет народных комиссаров СССР своим постановлением № 1182 утвердил «Положение о Государственной автомобильной инспекции Главного управления Рабоче-крестьянской милиции НКВД СССР». Положение определило обязанности Государственной автомобильной инспекции и права государственных автомобильных инспекторов. Вопросы регулирования движения и надзора за соблюдением правил на дорогах, агитационно-просветительская работа с населением оставались за ОРУДами, они не вошли в Положение о Госавтоинспекции.

Период со второй половины 1936 г. и до середины 1939 г. для Государственной автомобильной инспекции можно назвать организационным: уточнялась штатная положенность новой службы и ее структурных подразделений.

3 апреля 1939 г. директивой Главного управления милиции НКВД СССР № 554306 был объявлен развернутый перечень основных функций отделений Госавтоинспекции Управления Рабоче-крестьянской милиции, районных Государственных автомобильных инспекций и отряда автодорожного надзора. Всего отделений было семь; седьмое отделение занималось ведением агитационно-массовой работы среди водительского состава и населения по разъяснению правил движения и необходимости их соблюдения. В обязанности этого подразделения вменялось:

- ведение агитационно-массовой работы с населением;
- проведение бесед, лекций и докладов по вопросам соблюдения правил уличного движения;
- использование для агитации наглядных средств;
- издание функционального «Бюллетеня Госавтоинспекции»;
- использование радио и периодической печати для пропаганды правил уличного движения;
- привлечение общественности для участия в работе бригад содействия Госавтоинспекции.

13 июля 1939 г. Наркомат внутренних дел СССР издает приказ №440 с объявлением Инструкции об агитационно-пропагандистской работе по безопасности дорожного движения, в котором начальникам управлений рабоче-крестьянской милиции предписывается «широко развернуть агитационно-массовую работу по безопасности движения среди населения и водителей транспорта, увязывая эту работу с местными партийными, комсомольскими и советскими организациями», привлекать к этой работе общественность – «бригадмильцев, актив оперативных управлений, родительский актив, учителей школ и учащихся старших классов». Инструкция состояла из четырех разделов: задачи и организация агитационно-массовой работы; агитационно-массовая работа; методы агитмассовой работы; учет агитационно-массовой работы. По сравнению с циркуляром 1932 г. это был подробный нормативный документ, определявший понятие, задачи, субъекты, методы пропаганды, форму учета этой работы. Следующий аналогичный нормативный акт будет принят только в 1993 г.

26 января 1939 г. выходит постановление Президиума Ленсовета № 176 «Об усилении борьбы с авариями и несчастными случаями на городском транспорте» с предписаниями: Ленрекламфильму «выполнить звуковой короткометражный фильм» по пропаганде безопасности уличного движения, радиокомитету регулярно по радио давать соответствующие пропагандистские материалы, начальнику Управления Рабоче-крестьянской милиции «выделить необходимое количество наиболее грамотных сотрудников из числа руководителей для проведения лекций и бесед». Для проведения пропаганды мобилизуются квартирно-уличные комитеты, областной комитет профсоюзов, городской отдел народного образования. В том же году публикуется «Обращение Госавтоинспекции г. Ленинграда и Ленинградской области к работникам городского транспорта»¹, с призывом в целях «вовлечения широких масс работников городского транспорта в дело борьбы за укрепление дисциплины движения» вступать в отряды содействия милиции по Госавтоинспекции. Основными функциями этих отрядов указаны «популяризация правил уличного движения» и проведение «массово-разъяснительной работы по борьбе с аварийностью» в автохозяйствах.

Таким образом, первый этап становления и развития законодательства о пропаганде безопасности дорожного движения характеризуется постепенным определением субъектов пропаганды:

¹ Бюллетень Госавтоинспекции. 1939. №10.

кроме отделов коммунального хозяйства, административных отделов и управлений в 1920-х гг., милиции, ОРУДов и ГАИ в 1930-х гг., ее субъектами также выступали партийные, профсоюзные и комсомольские организации, органы образования, средства массовой информации, общественность в лице членов обществ содействия милиции (ОСОДМИЛов), бригад содействия милиции (БРИГАДМИЛов), «Автодора», родительского актива школ, передовиков-стахановцев. Возникают и развиваются новые формы пропаганды: наглядная агитация, лекционная, кино- и радиопропаганда, выставки, автопробеги, выпуск специальной продукции (игры, этикетки и т. п.). Появляется специальное направление работы – профилактика детского дорожно-транспортного травматизма.

1.2. Второй этап становления и развития законодательства о пропаганде безопасности дорожного движения

Период 40-50-х гг. характеризуется развитием прежде всего ведомственной нормативной базы, регламентирующей пропаганду безопасности дорожного движения, а также усилением внимания к этой работе со стороны партийных органов. В июле 1940 г. на заседании бюро Московского городского комитета ВКП(б) обсуждался вопрос об агитационно-пропагандистской работе ОРУДа московской милиции. По решению этого заседания были определены меры по значительному расширению участков пропагандистской работы ОРУДа и Госавтоинспекции. Реализация указанных мер позволила заметно поднять пропаганду безопасности дорожного движения в столице: в 1940 г. было проведено более 10 тыс. бесед с населением и 40 семинаров с педагогическими коллективами школ, около 2 тыс. демонстраций кинофильмов, 16 тыс. городских и более 10 тыс. местных радиопередач, опубликовано 12 статей в центральной и 16 в местной печати, расширилось издание «Бюллетеня ГАИ», плакатов, листовок, буклетов по пропаганде безопасности дорожного движения¹. Меняются акценты в задачах пропаганды. В периодической печати 1939–1940 гг. основное внимание уделяется пропаганде обучения автоделу, работе автошкол, развитию движения юных автомобилистов, работе секций юных техников, а также автомобилизации армии.

¹ Рифицкий Г.П. Безопасность дорожного движения в России: история и современность. – М., 2005. С. 116.

Начавшаяся Великая Отечественная война отодвинула проблему обеспечения безопасности дорожного движения на второй план. Тем не менее, в годы войны деятельность подразделений пропаганды Госавтоинспекции не прекращалась, хотя задачи их изменились: кроме работы по разъяснению правил дорожного движения, велась работа по пропаганде правил безопасного поведения в военное время, соблюдения светомаскировки на транспорте и т. д. Только в 1942 г. было проведено 11 545 лекций с охватом более миллиона человек, прозвучало 387 радиопередач и продемонстрировано 8 092 кинофильма¹.

В директиве Главного управления милиции НКВД СССР (октябрь 1942 г.) предусматривалось дальнейшее улучшение агитационно-массовой работы по безопасности уличного движения среди населения. В результате проведенной Госавтоинспекцией и ОРУДом в 1942 г. работы сократилось количество аварий. К концу войны сформировалось звено обеспечения безопасности дорожного движения, хотя государственные органы управления еще действовали разрозненно.

31 мая 1947 г. была подписана специальная директива Главного управления милиции НКВД СССР «Об агитационно-массовой работе по безопасности движения». В ней указывалось на слабую организацию борьбы с аварийностью органами милиции и Госавтоинспекцией и, в частности, на некачественное проведение пропаганды безопасности движения, отсутствие квалифицированных кадров пропагандистов. Директива определяла основные задачи агитационно-пропагандистской работы на тот период. В частности:

- «выделение способных работников» для организации агитационно-массовой работы в соответствии с приказом МВД СССР № 440 - 1939 г.; организация за этой работой строгого контроля, «не допуская к ней неподготовленных агитаторов»;

- разработка планов агитационно-массовой работы на основании анализа аварийности;

- создание на предприятиях общественных активов агитаторов с привлечением профсоюзных, комсомольских и других общественных организаций;

- изыскание средств для издания плакатов и листовок, систематическое освещение в печати практики привлечения водителей к ответственности за нарушение правил уличного движения;

¹ Там же. С. 129.

– привлечение к агитационно-массовой работе политчастей управлений милиции.

В качестве задачи особой важности директива выдвигает работу по борьбе с «детским уличным травматизмом». Подчеркивается необходимость «оказывать помощь Отделам народного образования в выполнении Приказа Министра просвещения РСФСР № 140 от 1947 г.», посвященного этому вопросу, организовать проведение консультаций по правилам движения для педагогов школ и детских домов. Управлениям милиции союзных республик дается указание об издании аналогичных приказов совместно с республиканскими министерствами просвещения. Ставится задача разработки плана мероприятий по борьбе с детской аварийностью на период школьных каникул, представив его на утверждение обл(край)исполкомам или Советам министров республик. *Таким образом, впервые работа по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма получает четкое нормативное закрепление и строится на государственном уровне.*

Во исполнение директивы сотрудниками отделения пропаганды в том же 1947 г. была разработана 10-часовая программа обучения правилам уличного движения, введенная в качестве обязательного предмета во всех школах. Началось формирование и использование групп общественных инспекторов: в том же году вышел приказ Министерства Внутренних дел Союза ССР № 0444 с объявлением Инструкции об организации и активном использовании групп общественных инспекторов в работе Госавтоинспекций управлений милиции.

Вопросы безопасности дорожного движения и предупреждения аварийности ставятся на научную основу. В 1958 г. был подписан приказ министра внутренних дел СССР № 390 «О создании при Главном управлении милиции МВД СССР Научно-технического совета по безопасности дорожного движения автомобильного транспорта». Во второй половине 1950-х гг. патрульные автомобили и мотоциклы оборудуются ультракоротковолновыми радиостанциями и громкоговорящими установками, и начинается поставка в Госавтоинспекцию агитмашин с киноаппаратурой.

В августе 1958 г. министром внутренних дел РСФСР готовится постановление о проведении на территории РСФСР «Декады безопасности движения». В информационном письме министра (от 04.08.1958 г. № 189) говорится о необходимости всесторонней подго-

товки к мероприятиям декады и «усилению агитационно-массовой работы по охране безопасности дорожного движения».

Особенность военного и послевоенного времени состояла в том, что ведомственная нормативно-правовая база по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения отличалась определенной закрытостью, а статистика дорожно-транспортных происшествий была засекречена. Постепенно зрело понимание того, что проблема предотвращения аварийности является комплексной, требующей для своего решения усилий не только правоохранительных органов.

1.3. Третий этап становления и развития законодательства о пропаганде безопасности дорожного движения

Следующий этап в развитии законодательства о пропаганде безопасности дорожного движения – 1960-е – конец 80-х гг. характеризуется принятием ряда постановлений Совета Министров СССР, включающих в работу по пропаганде безопасности дорожного движения на законодательной основе различные министерства и ведомства, партийные, профсоюзные, комсомольские и общественные организации, а также принятием во исполнение этих постановлений ряда совместных нормативных актов различных ведомств. Центральное место в организации этой работы принадлежало Министерству внутренних дел и Госавтоинспекции.

В 1959 г. издается постановление Совета Министров СССР «Об усилении борьбы с аварийностью на автомобильном транспорте» № 793, в котором предписывается «обязать Министерство внутренних дел СССР, Министерство культуры СССР, Государственный комитет по радиовещанию и телевидению при Совете министров СССР и Совете Министров союзных республик провести мероприятия, направленные на систематическое разъяснение правил безопасности движения автомобилей и пешеходов по улицам городов и автомобильным дорогам, используя для этих целей радио и телевидение, осуществляя выпуск специальных кинофильмов, издание брошюр и плакатов, проведение бесед и докладов для населения, создание в школах и других учебных заведениях уголков и витрин с правилами движения автомобильного транспорта и пешеходов». Здесь же говорилось об ответственности руководителей автотранспортных предприятий за проведение мероприятий по борьбе с аварийностью.

Одновременно усиливается роль общественных формирований. В 1959 г. вышло постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «Об участии граждан в охране общественного порядка». На автопредприятиях создаются комиссии общественного контроля за техническим состоянием¹, специализированные добровольные народные дружины (ДНД), а в их составе – секции по безопасности движения и группы надзора за техническим состоянием транспорта и пропаганды.

11 января 1960 г. приказом министра внутренних дел Союза ССР были утверждены «Правила движения по улицам и дорогам Союза ССР»². Приказом предписывалось введение правил в действие после «проведения необходимой подготовительной работы», предполагавшей издание Правил (в том числе и на национальных языках), всестороннее их изучение различными категориями граждан, «широко используя для этой цели печать, радио, кино, телевидение и другие средства пропаганды».

В августе 1962 г. секретариат Всесоюзного центрального совета профессиональных союзов (ВЦСПС) своим постановлением поставил перед профсоюзными органами задачи по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и обеспечению безопасности дорожного движения.

В сентябре 1963 г. постановлением Совета Министров СССР №1022 было утверждено Типовое положение о Государственной автомобильной инспекции Министерства охраны общественного порядка союзной республики. В частности, в обязанности Госавтоинспекции вменялось предупреждение дорожно-транспортных происшествий путем «разъяснения населению правил движения через печать, кино, радио и телевидение» (п. 5 «д»). Наставлением по службе Госавтоинспекции 1965 г.³ регламентированы формы организации мероприятий по пропаганде безопасности дорожного движения среди различных категорий участников движения, мероприятия по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

В ноябре 1967 г. Совет Министров СССР принял постановление № 1092 «О повышении безопасности движения в городах, других населенных пунктах и на автомобильных дорогах». Особое внимание

¹ Постановлением Совета Министров РСФСР и ВЦСПС от 28.11.1959 № 1867 утверждено Положение о комиссии общественного контроля за техническим состоянием автомобилей.

² Правила движения по улицам и дорогам Союза ССР. – М., 1960.

³ Приказ МООП РСФСР от 28.06.1965 № 500.

обращалось на дальнейшее совершенствование форм и методов пропаганды безопасности дорожного движения среди населения, на широкое использование для этих целей возможностей кино, радио, телевидения, печати, а также выставок, тематических кабинетов.

В январе 1969 г. выходит постановление Совета Министров СССР «Об обучении учащихся старших классов средних общеобразовательных школ автоделу», что также послужило пропаганде правил дорожного движения среди школьников, обучению их безопасному поведению на дороге.

В июле 1972 г. Совет Министров СССР принял постановление № 539 «О дополнительных мерах по безопасности дорожного движения», в котором, в частности, указывалось: «Министерству просвещения СССР, Министерством высшего и среднего специального образования СССР и Государственному Комитету Совета Министров СССР по профессионально-техническому образованию разработать с участием Министерства внутренних дел СССР и ЦК ВЛКСМ и осуществить дополнительные мероприятия по изучению в общеобразовательных школах, профессионально-технических училищах, в средних специальных и высших учебных заведениях правил дорожного движения. Государственному Комитету Совета Министров СССР по телевидению и радиовещанию, Комитету по кинематографии при Совете министров СССР и Комитету по печати при Совете Министров СССР принять дополнительные меры по усилению среди населения пропаганды Правил дорожного движения, систематически осуществлять по радио и телевидению, в кино и печати вопросы, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения».

Во исполнение этих постановлений Министерством внутренних дел издаются соответствующие нормативные акты¹.

Данный период характерен изданием ряда совместных приказов Министерства внутренних дел и заинтересованных министерств и ведомств, касающихся вопросов профилактики аварийности и пропаганды безопасности дорожного движения. Так, изданный в мае 1972 г. приказ министров здравоохранения, внутренних дел и про-

¹ Например, приказ МВД СССР от 04.10.1972 № 280 «О мероприятиях по выполнению постановления Совета Министров СССР от 20.07.72 № 539 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения», указание МВД СССР от 30.09.1971 № 196 «Об информировании населения о порядке подачи сообщений по фактам ДТП и снижению тяжести последствий этих происшествий» и др.

свещения СССР «О создании Всесоюзной междуведомственной комиссии по снижению и предупреждению травматизма среди детского населения» послужил основой для дальнейшей работы всех заинтересованных организаций. В мае 1971 г. Министерством внутренних дел СССР совместно с Комитетом подписан приказ по кинематографии Совета министров СССР «Об усилении кинопропаганды безопасности дорожного движения». В апреле 1973 г. вышел совместный с Министерством культуры СССР приказ «Об усилении работы культурно-просветительных и зрелищных учреждений по пропаганде правил движения и предупреждению детского транспортного травматизма».

Активное участие в этой работе принимал ВЛКСМ. В сентябре 1971 г. секретариат ЦК ВЛКСМ и Коллегия МВД СССР приняли постановление «О совместной работе комсомольских организаций и органов внутренних дел по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма». Этим решением, в частности, предусматривалась подготовка старших пионервожатых к проведению мероприятий по пропаганде Правил дорожного движения в школах, создание положения об отрядах юных инспекторов движения.

Происходит расширение штатов сотрудников Госавтоинспекции, занимающихся вопросами пропаганды: приказом МВД СССР от 31 августа 1973 г. № 263 «Об утверждении типовых штатов строевых подразделений дорожного надзора милиции» в штат отдельного дивизиона дорожного надзора милиции МВД союзных и автономных республик, УВД исполкомов краевых, областных и городских Советов депутатов трудящихся» вводятся должности заместителя командира отдельного дивизиона по пропаганде и агитации, старшего инструктора и инструктора по пропаганде и агитации.

В 1973 г. были приняты два важных с точки зрения пропаганды безопасности дорожного движения документа – постановление Совета Министров РСФСР № 89 «Об организации Всероссийского добровольного общества автомотолюбителей» (ВДОАМ) и постановление Секретариата ЦК ВЛКСМ, коллегии Министерства внутренних дел и коллегии Министерства просвещения СССР от 6 марта 1973 г. №61/3а/4км/9р-1 «О Положении об отрядах юных инспекторов движения». В стране появляются первые отряды юных инспекторов движения (ЮИД) и первые секции ВДОАМ. Создаются детские автогородки, в их проектировании и работе активно участвуют Министерство культуры СССР и Госкомитет по гражданскому строительству и архитектуре при Госстрое СССР. Работа по профилактике детского

дорожно-транспортного травматизма переходит на качественно иной уровень. Одним из путей изыскания материальных средств для организации всего объема работ стал Госстрах.

В 1976 г. был создан новый общесоюзный орган, задачей которого являлось осуществление специальных функций управления в государственной системе обеспечения безопасности дорожного движения – Комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения при Министерстве внутренних дел СССР¹ (с 1981 г. – Всесоюзная комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения), в состав которой вошли руководители основных ведомств, связанных с решением данной проблемы. Образование такого органа явилось важным шагом в совершенствовании проводимой в стране деятельности по предупреждению аварийности на автомобильном транспорте².

В 1980-е годы центром работы по предупреждению аварийности и пропаганде безопасности движения становятся автотранспортные предприятия. Здесь активно работают дружины по безопасности дорожного движения, комиссии общественного контроля³. Для повышения эффективности деятельности комиссий в 1980 г. было издано совместное указание ВЦСПС и Министерства внутренних дел СССР «Об активизации деятельности комиссий общественного контроля за обеспечением безопасности дорожного движения». Важным стало принятие в 1983 г. указа Президиума Верховного совета СССР «Об административной ответственности за нарушение правил дорожного движения», согласно которому Госавтоинспекция получила возможность предъявлять требования к руководителям автотранспортных предприятий и должностным лицам. Это послужило активизации работы по профилактике аварийности и пропаганде безопасности дорожного движения на предприятиях.

12 июня 1980 г. выходит постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР №704 «О дополнительных мерах по предупреждению травматизма и других несчастных случаев». В изданном во исполнение

¹ В соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 02.02.1976 №812.

² Положение о Всесоюзной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения (утв. МВД СССР 25.05.1981).

³ Постановление СМ РСФСР и ВЦСПС от 14.03.72 «Об утверждении Положения о Комиссии общественного контроля за безопасностью дорожного движения на автомобильном транспорте и городском электротранспорте».

этого постановления приказе МВД СССР министрам внутренних дел союзных и автономных республик, начальникам ГУВД, УВД предложено «более активно использовать имеющиеся силы средства для снижения дорожно-транспортного травматизма среди детей и подростков. Выделить для этой цели специальных работников Госавтоинспекции»¹.

При участии Главного управления Госавтоинспекции МВД СССР, управлений и отделов ГАИ регионов СССР в 1984 г. Всесоюзная комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения утвердила основные мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения на 1984–1990 гг. В их число, среди прочего, входила пропаганда безопасности дорожного движения и предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма.

В 1990 г. при активном участии Госавтоинспекции был создан Советский фонд безопасности дорожного движения. Фонд являлся всесоюзной общественной организацией и был призван объединять на добровольных началах усилия предприятий, организаций, учреждений, а также граждан для содействия решению научно-технических, организационных, правовых, социально-экономических и других проблем обеспечения безопасности дорожного движения².

Итак, основной особенностью рассмотренного периода является то, что Госавтоинспекция перестает быть единственным органом исполнительной власти, осуществляющим деятельность по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и пропаганде безопасности дорожного движения. К проведению пропаганды на законодательной основе активно привлекаются «смежные» министерства и ведомства, общественные, профсоюзные и комсомольские организации. Тем не менее, как указывал в конце 1970-х годов И.К. Шахриманьян, «несмотря на то, что функция агитации и пропаганды по безопасности дорожного движения вполне определена в системе функций органов внутренних дел, до настоящего времени это важное направление деятельности Госавтоинспекции практически остается без структурного оформления. Структура агитационно-пропагандистской службы Госавтоинспекции характеризуется отсутствием единства построения и правового обеспе-

¹ Приказ МВД СССР № 355-1980 «О мерах по выполнению постановления ЦК КПСС и Совета министров СССР от 12.06.1980 № 704 “О дополнительных мерах по предупреждению травматизма и других несчастных случаев”».

² Постановление СМ СССР от 11.10.1990 «Вопросы советского фонда безопасности дорожного движения» // СП СССР. – 1990. – № 46.

чения, даже в пределах республики. Отсутствует единый порядок образования, финансирования, подчиненности и функционирования службы пропаганды безопасности дорожного движения».¹ Данный период характерен также тем, что развернутая в его начале активная работа по пропаганде безопасности дорожного движения к концу 1980-х годов начала постепенно затухать. В условиях социального и политического кризиса в стране сложилась крайне тяжелая обстановка с обеспечением безопасности дорожного движения, рост автопарка обернулся усилением напряженности на дорогах, дисциплина водителей резко упала. Распад крупных автохозяйств, где проводилась плановая работа по пропаганде безопасности дорожного движения, на десятки мелких привел к сокращению или полной ликвидации служб по безопасности движения, угасанию деятельности общественных объединений. В 1991 г. по сравнению с последующими годами зафиксирован максимальный уровень аварийности. Государственная система обеспечения безопасности дорожного движения изжила основанные на централизме административно-командные методы управления.

1.4. Постсоветский этап развития законодательства о безопасности дорожного движения

После распада Советского Союза в 1991 году начинается постсоветский этап развития законодательства о безопасности дорожного движения. Период 1990-х гг. характерен динамичным развитием законодательной базы пропаганды безопасности дорожного движения: в 1992 и 1998 гг. были утверждены новые Положения о Госавтоинспекции, соответственно в 1993 и в 1999 гг. изданы ведомственные Инструкции по пропаганде. Впервые была принята федеральная целевая программа по безопасности дорожного движения.

В 1995 г. вышел закон «О безопасности дорожного движения», в 1993 г. между министерствами внутренних дел стран Содружества независимых государств (СНГ) подписано соглашение о сотрудничестве в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

После создания в 1989 г. Министерства внутренних дел РСФСР возникла необходимость в переработке законодательной базы Госавтоинспекции, не соответствующей новым правовым отношениям,

¹ Шахриманьян И.К. Деятельность органов внутренних дел по пропаганде безопасности дорожного движения: учеб. пособие. – М., 1979. С. 3.

возникшим в результате перестройки экономики. Постановлением Правительства РФ от 28 мая 1992 г. № 354 утверждено новое Положение о Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Российской Федерации. Введено положение, закрепляющее соответствие должности инспектора по пропаганде количеству населения на обслуживаемой горрайорганом Госавтоинспекции территории. Значительно увеличилось количество инспекторов по пропаганде, появились должность старшего инспектора по пропаганде. В связи с этим 30 ноября 1993 г. приказом МВД России № 519 утверждена Инструкция по организации работы Госавтоинспекции и пропаганде безопасности дорожного движения.

В Инструкции перечислены основные направления пропагандистской деятельности Госавтоинспекции:

- пропаганда Правил дорожного движения и действующего законодательства в сфере дорожного движения;
- пропаганда мероприятий по безопасности дорожного движения;
- информирование населения о дорожных происшествиях, причинах их возникновения;
- информирование населения об условиях дорожного движения;
- пропаганда деятельности Госавтоинспекции и общественных формирований по обеспечению безопасности дорожного движения.

Указаны *средства пропаганды*: печать, телевидение и радио, кино, средства наглядной агитации; закрепляются функции аппаратов Госавтоинспекции по пропаганде безопасности дорожного движения для управлений, отделов Госавтоинспекции МВД, ГУВД, УВД и для отделов (подотделов, отделений, групп) Госавтоинспекции горрайоргана внутренних дел. Кроме того, в Инструкции перечислены формы и методы использования средств массовой информации, наглядной агитации, устной пропаганды, а также основные направления работы по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма. Впервые говорится об источниках финансирования мероприятий по пропаганде: ассигнования из государственного бюджета, средства, поступающие на счет Госавтоинспекции за регистрационно-экзаменационную деятельность и проведение технического осмотра, а также за счет спонсорской помощи, оказываемой страховыми компаниями, банковскими структурами и другими предприятиями и ор-

ганизациями.¹ В приложении давалась форма учета работы Госавтоинспекции по пропаганде безопасности дорожного движения. Недостатком данной инструкции являлось то, что она не определяла понятие пропаганды, ее принципов и задач, а также связанных с ней других ключевых понятий.

24 мая 1994 г. по инициативе Министерства внутренних дел России постановлением Правительства РФ № 546 образована Правительственная комиссия по обеспечению безопасности дорожного движения как координационный орган Правительства России по рассмотрению вопросов и подготовке предложений, обеспечивающих безопасность дорожного движения. Под эгидой Комиссии была разработана первая *программа повышения безопасности дорожного движения*, положившая начало формированию и реализации федеральных и региональных программ в области повышения безопасности дорожного движения – федеральная целевая программа (ФЦП) «Повышение безопасности дорожного движения в России на 1996–1998 гг.»², реализованная в 1996–2001 гг. Основной целью Программы было определено сохранение жизни участников дорожного движения и населения страны и снижение количества погибших на 10–20% по сравнению с уровнем 1991 г.

Мероприятия по пропаганде безопасности дорожного движения, в основном, определялись первым из четырех пилотных проектов программы: «Организация общественной поддержки мероприятий по повышению безопасности дорожного движения».

Регионы России имели две возможности участия в Программе:

- участие в практической реализации пилотных проектов;
- разработка региональных программ повышения безопасности движения с обеспеченным финансированием.

Источники финансирования Программы были следующие: 3,2% – из федерального бюджета; 8,2% – из Федерального дорожного фонда; 80,4% – из регионального дорожного фонда; 6,4% – из местного бюджета; 1,8% – страховые компании. Осуществлению запланиро-

¹ Согласно постановлению правительства 08.04.1992 № 228, доходы от регистрационно-экзаменационной деятельности Госавтоинспекции должны поступать в местные бюджеты и использоваться в целях ее дальнейшего совершенствования.

² Утв. постановлением Правительства РФ от 07.06.1996 № 653 «О Федеральной целевой программе “Повышение безопасности дорожного движения в России» на 1996–1998 годы”».

ванных мероприятий способствовало принятие в 1995 г. федерального закона «О безопасности дорожного движения».

Данная федеральная целевая программа не была полностью реализована в намеченные сроки в основном из-за проблем с финансированием. В 1996 г. на реализацию программы целевые государственные средства не выделялись. Фактическая реализация программных мероприятий началась с 1997 г., но и в 1997–1998 гг. объемы выделяемых средств были в несколько раз ниже планируемых¹. В целом программа не позволила добиться намеченных результатов: число погибших в дорожно-транспортных происшествиях на момент завершения реализации программы в 2001 г. увеличилось по сравнению с началом реализации программы в 1997 г. на 11,8 %; число раненых – на 5,5%; количество ДТП – на 5%. В то же время выполнение проекта «Организация общественной поддержки мероприятий по повышению безопасности дорожного движения» в части мероприятий по созданию целевой системы обучения детей безопасному поведению на дорогах и улицах оказало влияние на сокращение в 2001 г. относительно 1997 г. числа погибших пешеходов до 7 лет на 17,8%, погибших пешеходов от 7 до 14 лет на 25,1%².

В дальнейшем реализация федеральных целевых программ по повышению безопасности дорожного движения была продолжена – 20 февраля 2006 г. принято постановление Правительства РФ «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах». В ходе реализации этой программы основной акцент был сделан на таких важных направлениях, как предупреждение опасного поведения участников дорожного движения, профилактика детского дорожно-транспортного травматизма, развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях, совершенствование условий движения транспортных средств и повышение безопасности пешеходов. Итогом реализации программных мероприятий стало сокращение на 18,9% числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях.

В 1998 г. получает развитие и нормативное закрепление идея *перестройки деятельности Госавтоинспекции*. 15 июня 1998 г. указом Президента РФ № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению

¹ По данным государственного доклада «О состоянии безопасности дорожного движения в Российской Федерации» (гл. 3 п. 9) // «STOP»-газета. – 2006. – №4.

² По данным, предоставленным ДОБДД.

безопасности дорожного движения» утверждено новое Положение о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации. До этого 30 марта 1998 г. утвержден приказ МВД России № 194 «О Концепции развития и совершенствования деятельности Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Российской Федерации на период 1998–2005 гг.», а 1 июня 1998 г. – приказ № 329 «О реформировании деятельности Госавтоинспекции МВД России».

Согласно приказу №194, среди основных направлений развития Госавтоинспекции указывается «разъяснительно-пропагандистская деятельность и работа с общественностью». Приоритетными направлениями разъяснительно-пропагандистской деятельности и работы с общественностью должны стать:

- организация системы правового дифференцированного информирования разных социальных и возрастных групп населения о действующем законодательстве, о решениях, принимаемых органами власти, по деятельности Госавтоинспекции и в целом по безопасности дорожного движения;

- значительное повышение эффективности профилактики детского дорожного травматизма;

- проведение смотров по безопасности дорожного движения; образование под эгидой Правительственной комиссии постоянного Комитета по проведению Недели безопасности дорожного движения в России;

- создание специальных телепрограмм на федеральном, региональном и местном телевидении для обсуждения наиболее актуальных проблем обеспечения безопасности дорожного движения;

- систематическое проведение региональных и общероссийских конкурсов телерадиопрограмм и публикаций в прессе, а также печатной продукции по освещению проблемы обеспечения безопасности дорожного движения; активизация внедрения новых форм пропаганды безопасности дорожного движения;

- подготовка предложений по привлечению общественных объединений, в том числе профсоюзов, гаражно-строительных кооперативов, фондов и так далее, к совместной работе по предупреждению дорожно-транспортных происшествий;

- дальнейшее развитие общественных советов при Главном Управлении Госавтоинспекции МВД России и управлениях (отделах)

ГАИ МВД, ГУВД, УВД субъектов Российской Федерации, институтов общественных автоинспекторов;

– активизация взаимодействия с Всероссийским обществом автомобилистов и другими общественными объединениями по безопасности дорожного движения.

Предлагалось организовать проведение ежеквартального мониторинга общественного мнения участников дорожного движения, а также мнения сотрудников подразделений Госавтоинспекции МВД России, результаты которого использовать для усиления профилактической работы с участниками дорожного движения¹.

Во исполнение этих нормативных актов была принята Инструкция по организации работы отделов, отделений, групп пропаганды Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, утвержденная приказом от 13 января 1999 г. № 20, действовавшая почти пять лет.

Инструкция давала определение целому ряду ключевых понятий, таких как: воспитание участников дорожного движения, обучение правилам дорожного движения, общая, индивидуальная и специальная профилактика в области обеспечения безопасности дорожного движения, общественное мнение, социальная реклама. Четко определялись цели и задачи пропаганды, функции подразделений пропаганды, указаны формы и методы ее проведения, регламентированы профилактика детского дорожно-транспортного травматизма, работа со средствами массовой информации, а также такие направления работы, как изучение общественного мнения и взаимодействие с общественными организациями, разработка отличительного стиля Госавтоинспекции (т. н. PR – «публичные отношения»).

Итак, этап 1990-х гг. характерен развитием нормативной базы пропаганды безопасности дорожного движения, основанном на идее реформирования деятельности ГИБДД России.

В начале XXI века проблема аварийности на дорогах выходит на международный уровень. Впервые в своей истории к этой проблеме обратилась Генеральная Ассамблея ООН. Начался новый этап в национальной политике России, направленный на повышение безопасности дорожного движения и построенной на основе конкретных рекомендаций ООН.

¹ Приказ МВД России от 01.06.1998 № 329 «О реформировании деятельности Госавтоинспекции МВД России».

В это время утверждаются новые федеральные целевые программы по безопасности дорожного движения, разрабатывается ведомственная нормативная база, подход к пропаганде безопасности дорожного движения осуществляется на научной основе, с учетом зарубежного опыта.

В ноябре 2000 г. вышло Постановление Правительства Российской Федерации № 860 «О подготовке государственного доклада о состоянии безопасности дорожного движения в Российской Федерации». Цель подготовки доклада – «обеспечить органы государственной власти и население страны всесторонней и объективной информацией о состоянии безопасности дорожного движения». Первый такой доклад был подготовлен в 2001 г.

Постановлением Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. № 848 «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)» были утверждены федеральные целевые подпрограммы «Безопасность дорожного движения» и «Автомобильные дороги», входящие в федеральную целевую программу «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 гг.)».

Приказ МВД России от 2 июля 2002 г. № 627 «О мерах по совершенствованию деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения и укреплению доверия к ней со стороны участников дорожного движения» выдвинул задачу по внесению соответствующих изменений и дополнений в нормативные правовые акты МВД России, признанию утратившими силу нормативных правовых актов субъектов Российской Федерации, противоречащих федеральному законодательству, нормативным правовым актам МВД России.

2 декабря 2003 г. приказом № 930 «Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения» было утверждено Наставление по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения, действующее до последнего времени.

В 2004 г. Российская Федерация приняла участие в IV Международной неделе безопасности дорожного движения, организованной Всемирной организацией здравоохранения и посвященной борьбе с агрессивным поведением за рулем. В начале 2004 г. в стране началась

административная реформа, в ходе которой была ликвидирована Правительственная комиссия по безопасности дорожного движения. Госавтоинспекции пришлось заново последовательно проводить в жизнь линию по изменению отношения общества к проблеме аварийности на дорогах.

19 октября 2004 г. постановлением Правительства РФ № 567 утверждено Положение о Министерстве внутренних дел Российской Федерации, которым обеспечение безопасности дорожного движения отнесено к основным задачам Министерства. Госавтоинспекция стала одним из 15 департаментов Министерства внутренних дел. В целях формирования и проведения единой государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения на созданный Департамент обеспечения безопасности дорожного движения возложено осуществление координации деятельности федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Постановлением Правительства РФ от 20 февраля 2006г. №100 была утверждена Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2006–2012 годах». В апреле 2006 г. была вновь образована Правительственная комиссия по безопасности дорожного движения¹, действующая по настоящее время. Комиссия провела свое первое заседание 26 апреля 2006 г. и обсудила обзор состояния безопасности дорожного движения в Российской Федерации, подготовленный Европейской конференцией министров транспорта (ЕКМТ) совместно с Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) и Всемирным банком.

В ходе реформы Министерства внутренних дел (2009–2011) была принята новая система федерального законодательства, регламентирующего службу в органах внутренних дел – законы «О полиции», «О службе в органах внутренних дел Российской Федерации», «О социальных гарантиях». Вместе с этим началось реформирование всей нормативно-правовой базы МВД России.

2 марта 2009 г. издается приказ МВД России № 185 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движе-

¹ Утв. постановлением Правительства РФ от 25.04.2006 № 237 «О Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения».

ния требований в области обеспечения безопасности дорожного движения».

В дальнейшем административный регламент был переработан с учетом требований постановления Правительства РФ от 16 мая 2011 г. № 373 «О разработке и утверждении административных регламентов исполнения государственных функций и административных регламентов предоставления государственных услуг». В настоящее время *государственная функция* по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения регламентирована приказом МВД России от 23 августа 2017 г. № 664.

Согласно п. 7 ч. 1 ст. 2 федерального закона «О полиции», одним из основных направлений деятельности полиции является *обеспечение безопасности дорожного движения*.

Указом Президента РФ от 1 марта 2011 г. № 248 «Вопросы Министерства внутренних дел Российской Федерации» было утверждено Положение о Министерстве внутренних дел Российской Федерации. Среди полномочий министерства указано *участие в формировании и реализации основных направлений обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации; организация и производство мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий; организация и осуществление в соответствии с законодательством Российской Федерации федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения в Российской Федерации, а также специальных контрольных, надзорных и разрешительных функций в области обеспечения безопасности дорожного движения*.

В новой редакции Положения о МВД России, принятой в 2016 году¹, эта формулировка несколько изменена, а именно – указано, что МВД России *формирует государственную политику в области безопасности дорожного движения и участвует в реализации основных направлений обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации*.

¹ Утв. указом Президента РФ от 21.12.2016 № 699 «Об утверждении Положения о Министерстве внутренних дел Российской Федерации и Типового положения о территориальном органе Министерства внутренних дел Российской Федерации по субъекту Российской Федерации».

На современном, постреформенном, этапе не только продолжена, но и выведена на принципиально новый уровень работа по реализации федеральных целевых программ в области безопасности дорожного движения. В настоящее время действует программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»¹. Впервые среди задач программы в прямой постановке говорится о пропаганде безопасности дорожного движения, а именно: задачами программы названы: создание системы пропаганды с целью формирования негативного отношения к правонарушениям в сфере дорожного движения; формирование у детей навыков безопасного поведения на дорогах; повышение культуры вождения; развитие современной системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях; повышение требований к подготовке водителей на получение права на управление транспортными средствами и требований к автошколам, осуществляющим такую подготовку.

Новеллой законодательства на современном этапе стало закрепление законом «О полиции» принципов деятельности полиции, среди которых – принципы открытости и публичности, а также использование достижений науки и техники, современных технологий и информационных систем (ст. 11) и, кроме этого, предусмотрено, что «полиция регулярно информирует государственные и муниципальные органы, граждан о своей деятельности через средства массовой информации, информационно-телекоммуникационную сеть Интернет» (ч. 3 ст. 8). Одним из направлений реализации принципа открытости и публичности в деятельности полиции России является размещение актуальной информации о деятельности органов внутренних дел в сети Интернет. В связи с этим работа по пропаганде безопасности дорожного движения выходит на новый уровень.

В целях обеспечения развития и функционирования ведомственных интернет-ресурсов и во исполнение указа Президента РФ от 10 августа 2011 г. № 1060 «Об утверждении перечня информации о деятельности Министерства внутренних дел Российской Федерации, размещаемой в сети Интернет», в соответствии с приказом МВД России от 14 января 2013 г. № 15, с 14 января 2013 г. был введен в эксплуатацию аппаратно-программный комплекс (АПК) «Официальный интернет-сайт МВД России».

¹Утв. постановлением Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 «О федеральной целевой программе “Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах”».

Таким образом, проведенный исторический анализ развития законодательства о пропаганде безопасности дорожного движения показывает, что для успешного проведения работы по пропаганде необходимо:

- во-первых, четкое нормативное закрепление целей, задач, функций, субъектов и объектов пропаганды;
- во-вторых, регламентированное законом участие в этой работе государственных органов (правоохранительных структур, органов транспорта, культуры, образования, средств массовой информации и т. д.) и общественных организаций;
- в-третьих, необходим комплекс взаимодействующих организационных и практических мер, направленных на совершенствование функционирования государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения и его пропаганды, построенный на четкой нормативной базе, в основе которой должен лежать комплексный анализ ситуации, научный подход и передовой опыт проведения данной работы.

Подводя итог социально-историческому и организационно-правовому анализу особенностей развития Госавтоинспекции в нашей стране, важно отметить, что целенаправленная, поэтапная, системная деятельность Государства и общества, позволила создать рабочий механизм обеспечения безопасности дорожного движения, который оказался эффективным в профилактике и пресечении нарушений правил дорожного движения. Госавтоинспекция МВД СССР в системе обеспечения безопасности дорожного движения занимала одну из ведущих позиций.

В настоящее время деятельность Госавтоинспекции продолжает претерпевать существенные изменения. Пересмотрены правовые основы деятельности ГИБДД, многие важные функции переведены в сферу государственных услуг. Развитие информационно-коммуникативных технологий повлекло за собой создание новых подразделений, появились новейшие средства фото- и видеофиксации административных правонарушений на службе Госавтоинспекции, повысился профессионализм сотрудников. В то же время основными инструментами снижения уровня дорожно-транспортного травматизма остаются совершенствование правовой базы в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, а также меры информационно-просветительского характера.

Современный этап характерен тем, что вопросу безопасности дорожного движения стало уделяться серьезное внимание в Совете Федерации и Государственной Думе, в федеральных округах, страна вышла с этой проблемой на международный уровень. Российская Федерация стала первой страной, которая официально проинформировала международное сообщество о мерах по выполнению резолюций Генеральной Ассамблеи ООН в области обеспечения безопасности дорожного движения. Представитель МВД России включен в состав специальной группы по подготовке Глобальной недели безопасности дорожного движения.

На службу пропаганды безопасности дорожного движения Госавтоинспекции МВД России на современном этапе возлагаются особые полномочия – достижение амбициозных целей Стратегии безопасности дорожного движения в России на 2018–2024 гг., утвержденной Правительством РФ 25 января 2018 г. Целевой показатель, заложенный в Стратегию, рассчитан «посредством линейной экстраполяции данных» за самый успешный период исчисления социальных рисков в России: 2013–2016 гг.. Реализация основных направлений Стратегии относится к полномочиям подразделений пропаганды безопасности дорожного движения Госавтоинспекции МВД России.

Это такие направления, как:

- изменение поведения участников дорожного движения с целью безусловного соблюдения норм и правил дорожного движения;
- повышение защищенности от дорожно-транспортных происшествий и их последствий наиболее уязвимых участников дорожного движения, прежде всего детей и пешеходов.

Для реализации этих направлений должны быть решены следующие задачи:

- разработка и реализация специальных, в том числе образовательных, программ для населения с целью формирования стереотипов безопасного поведения на улицах и дорогах;
- совершенствование практики проведения разъяснительной работы, осуществляемой средствами массовой информации, с целью изменения поведения участников дорожного движения, формирования в общественном сознании негативного отношения к нарушителям правил дорожного движения и фактам агрессивного поведения на дороге, развития принципов сотрудничества, взаимного доверия и взаимопомощи между участниками дорожного движения;

– формирование положительного имиджа сотрудников Госавтоинспекции как представителей государственного органа, осуществляющего вовлечение общественных организаций, ассоциаций, субъектов, осуществляющих деятельность в сфере промышленности, структур российского бизнес-сообщества в профилактическую работу по повышению безопасности дорожного движения.

Вопросы и задания для самоконтроля

1. Перечислите основные периоды становления и развития законодательства о пропаганде безопасности дорожного движения в России.
2. Каковы особенности первого этапа становления законодательства о пропаганде безопасности дорожного движения в России?
3. Что характерно для второго этапа развития нормативной базы пропаганды безопасности дорожного движения?
4. Охарактеризуйте третий этап развития нормативной базы пропаганды безопасности дорожного движения.
5. Перечислите основные направления развития нормативной базы пропаганды безопасности дорожного движения на современном этапе.
6. Назовите основные направления Стратегии безопасности дорожного движения России на 2018–2024 годы, утвержденной Правительством РФ 25.01.201.

Глава 2

НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

2.1. Правовая основа деятельности Госавтоинспекции МВД России в области обеспечения безопасности дорожного движения

Понятие *правовой основы* вошло в практику вместе с повышением роли правового фактора в жизни современного общества. Сейчас это понятие широко используется в российском государственно-правовом секторе. Правовая основа деятельности Госавтоинспекции МВД России отождествляется с системой действующих норм права, закрепленных в законах, нормативных указах президента и постановлениях правительства Российской Федерации, федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления.

Понятие правовой основы охватывает и нормативно-правовую базу в области обеспечения безопасности дорожного движения, и весь правовой механизм юридических норм, регулирующих деятельность Госавтоинспекции МВД России.

В целях формирования и проведения единой государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения Правительство Российской Федерации возложило на МВД России осуществление координации деятельности федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения.

В системе МВД России основным субъектом, отвечающим за обеспечение безопасности дорожного движения, является Государственная инспекция безопасности дорожного движения (ГИБДД, Госавтоинспекция).

В настоящее время, согласно Положению о Главном управлении по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации¹, федеральным органом управления Госавтоинспекции является Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения (ГУОБДД), ранее но-

¹ Утв. приказом МВД России от 16.06.2011 № 678 «Об утверждении Положения о Главном управлении по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации».

сившее названия: Департамент обеспечения безопасности дорожного движения (ДОБДД), Главное управление государственной инспекции безопасности дорожного движения (ГУ ГИБДД) и Главное управление государственной автомобильной инспекции (ГУ ГАИ). Преобразования главного управления в департамент и обратно связаны с реформами МВД России.

Главное управление ГИБДД МВД России в своей деятельности руководствуется Конституцией Российской Федерации, общепризнанными принципами и нормами международного права, международными договорами Российской Федерации, федеральными конституционными законами, федеральными законами, актами Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, нормативными правовыми актами МВД России и Положением о Главном управлении по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России.

Органы управления и подразделения ГИБДД образуют систему, в которую входят:

- федеральный орган управления Госавтоинспекцией МВД России (далее ГУОБДД МВД России);
- территориальные органы управления Госавтоинспекцией субъектов Российской Федерации;
- подразделения Госавтоинспекции МВД России в городах, округах и районах городов, а также в закрытых административно-территориальных образованиях и на особо важных и режимных объектах;
- специализированные подразделения Госавтоинспекции МВД России;
- научно-исследовательские учреждения Госавтоинспекции МВД России.

ГУОБДД МВД России является самостоятельным структурным подразделением центрального аппарата Министерства внутренних дел Российской Федерации, обеспечивающим и осуществляющим в пределах своей компетенции функции Министерства по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Основными задачами ГУОБДД МВД России (или Главного управления) являются:

1. Подготовка предложений по формированию основных направлений государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения.

2. Совершенствование нормативно-правового регулирования в области обеспечения безопасности дорожного движения.

3. Совершенствование государственного контроля и надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения.

4. Координация деятельности федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Работа ГУОБДД МВД России организуется на основе планирования, сочетания единоначалия в решении вопросов служебной деятельности и коллегиальности при их обсуждении, персональной ответственности каждого сотрудника и федерального государственного гражданского служащего за состояние дел на порученном участке работы и выполнение отдельных поручений.

В обеспечении безопасности дорожного движения большое значение имеет правовая регламентация поведения всех участников дорожного движения и последующее их дисциплинированное поведение, для достижения которого предусматриваются меры государственного контроля. В последние годы был принят ряд нормативных правовых актов, имеющих огромное организационно-управленческое значение в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. В частности, приказ МВД России от 23 августа 2017 г. № 664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения», содержащий Перечень нормативных правовых актов, регулирующих исполнение вышеуказанной государственной функции.

Ниже приводится краткая характеристика нормативно-правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения.

**Краткая характеристика нормативно-правовых актов
федерального уровня в области обеспечения безопасности дорожного движения**

<i>Нормативно-правовой акт</i>	<i>Краткая аннотация</i>
Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»	<p>Определяет правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории РФ, закрепляет основные направления государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения, полномочия РФ, субъектов РФ и органов местного самоуправления в данной сфере, а также устанавливает основные требования по обеспечению безопасности дорожного движения. В целях реализации государственной политики Законом предусмотрена разработка федеральных, региональных и местных программ, направленных на сокращение количества дорожно-транспортных происшествий и снижение ущерба от этих происшествий</p>
Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции»	<p>Одним из основных направлений деятельности полиции является обеспечение безопасности дорожного движения (п. 7 ч. 1 ст. 2), в области которого на сотрудников полиции возлагаются следующие обязанности:</p> <ul style="list-style-type: none"> – осуществлять государственный контроль (надзор) за соблюдением правил, стандартов, технических норм и иных требований нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения; – регулировать дорожное движение; – оформлять документы о ДТП; – осуществлять государственный учет основных показателей состояния безопасности дорожного движения; – принимать экзамены на право управления автотранспортными средствами, трамваями, троллейбусами и выдавать водительские удостоверения; – регистрировать автотранспортные средства и прицепы к ним и выдавать в установленных случаях свидетельства о допуске их к перевозке опасных грузов; – осуществлять по основаниям и в порядке, которые предусмотрены Правительством РФ, сопровождение транспортных средств;

	<p>– согласовывать маршруты транспортных средств, осуществляющих перевозку крупногабаритных грузов, а в установленных законодательством РФ случаях – тяжеловесных грузов</p>
Уголовный кодекс Российской Федерации (федеральный закон от 13.06.1996 №63-ФЗ)	<p>Введен в действие с 1 января 1997 г., за исключением положений, для которых установлены иные сроки введения в действие. С указанной даты утрачивает силу УК РСФСР от 27 октября 1960 г.</p> <p>Регулируются вопросы пересмотра приговоров, вынесенных до 1 января 1997 г., прекращения уголовных дел и освобождения от некоторых наказаний в связи с изменением уголовного закона</p>
Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (федеральный закон от 30.12.2001 № 195-ФЗ)	<p>Вступил в силу с 1 июля 2002 г. С этой же даты утратил силу Кодекс 1984 г., а также некоторые принятые в его исполнение нормативные акты. Установлено, что с 1 июля 2002 г. не подлежат применению нормы об административных правонарушениях, содержащиеся в законах и иных нормативных правовых актах СССР.</p> <p>Также внесены изменения и дополнения в действующие законодательные акты РСФСР и РФ, касающиеся применения административной ответственности и порядка направления сумм взысканных штрафов в бюджет</p>
Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»	<p>Законом определяются правовые, экономические и организационные основы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.</p> <p>Одним из центральных положений является предоставление потерпевшим гарантий возмещения вреда, причиненного их жизни или здоровью, а также обеспечение возмещения вреда имуществу. Указанные гарантии реализуются за счет совмещения двух механизмов – обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств и осуществления компенсационных выплат в счет возмещения вреда жизни и здоровью, производимых профессиональным объединением страховщиков. В рамках первого из указанных механизмов потерпевшие смогут получить возмещение от страховой организации в виде страховой выплаты по обязательному страхованию. Второй же механизм обеспечит права потерпевших в тех случаях, когда причинитель вреда не исполнил своей обязанности по страхованию, либо неизвестен, либо скрылся с места ДТП.</p>

	<p>Определены минимальные страховые суммы отдельно по возмещению вреда жизни или здоровью, а также имущественному вреду. Предельная величина страховой выплаты составляет 400 тыс. руб., а именно: в части возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью нескольких потерпевших, – 240 тыс. руб., одного потерпевшего – не более 160 тыс. руб.; в части возмещения вреда, причиненного имуществу нескольких потерпевших, – 160 тыс. руб., одного потерпевшего – не более 120 тыс. руб.</p> <p>Обязательное страхование должно осуществляться в соответствии с едиными страховыми тарифами, утверждаемыми Правительством РФ. При этом страховой тариф определяется с учетом объекта страхования и характера страхового риска. Разделение тарифов по категориям учитывает ряд факторов: региональные особенности; характеристики транспортного средства и характер его использования (юридическими лицами, гражданами в личном пользовании и т. п.); характеристики владельца транспортного средства, в том числе совершение им грубых нарушений правил дорожного движения или ДТП, повлекших осуществление страховой выплаты в предшествующий период страхования</p>
Федеральный закон от 02.05.2006 № 59-ФЗ «О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации»	<p>Регулируются правоотношения, связанные с реализацией гражданином закрепленного за ним конституционного права на обращение в государственные органы и органы местного самоуправления, а также устанавливается порядок рассмотрения обращений граждан государственными органами, органами местного самоуправления и должностными лицами. Установленный порядок распространяется на все обращения граждан, за исключением обращений, для рассмотрения которых установлен иной порядок. Порядок рассмотрения также распространяется на правоотношения, связанные с рассмотрением обращений иностранных граждан и лиц без гражданства.</p> <p>Определяются требования, которые предъявляются к оформлению письменных обращений граждан, а также к обращениям, направляемым по информационным системам. Установлен исчерпывающий перечень обращений, которые не подлежат рассмотрению. К ним относятся: анонимные обращения, за исключением сообщений о преступлениях либо об угрозе государственной или обществен-</p>

	<p>ной безопасности, обращения, по которым вынесены судебные решения, обращения, содержащие клевету, оскорбления и угрозы в адрес государственных органов, органов местного самоуправления и их должностных лиц или других граждан, повторные (многократные) обращения, если в них не приводятся новые доводы или обстоятельства, а по предыдущим обращениям давались письменные ответы.</p> <p>Запрещается направлять жалобу на рассмотрение в государственный орган, орган местного самоуправления или должностному лицу, решение или действие (бездействие) которых обжалуется.</p> <p>Письменные обращения подлежат обязательной регистрации в течение трех дней с момента поступления и рассматриваются в течение 30 дней. Регламентируется порядок действий органов власти и должностных лиц при поступлении обращений по вопросам, не относящимся к их компетенции. Устанавливаются общие правила ведения личного приема граждан.</p> <p>Установлена ответственность должностных лиц за нарушение порядка работы с обращениями граждан, а также предусмотрена возможность взыскания в судебном порядке с самих граждан расходов, понесенных в связи с проверкой их обращений, содержащих заведомо ложные сведения</p>
<p>Федеральный закон от 09.02.2009 № 8-ФЗ «Об обеспечении доступа к информации о деятельности государственных органов и органов местного самоуправления»</p>	<p>Установлен единый порядок доступа граждан и организаций к информации о деятельности государственных органов и органов местного самоуправления. Определены принципы и способы обеспечения доступа к информации, формы ее предоставления, права и обязанности пользователей информации, органов власти, их должностных лиц. Установлена ответственность за нарушение порядка доступа к информации. Урегулирован доступ к информации о деятельности органов власти в электронной форме (в том числе в сети Интернет). Также информация может размещаться в СМИ, на стендах помещений, где органы власти осуществляют свою деятельность, в библиотечных и архивных фондах и т. д. Регламентирована процедура предоставления информации по запросу пользователя, включая требования к запросу о получении информации, сроки и порядок его рассмотрения, требования к ответу на запрос, основания для отказа в предоставлении информации.</p>

	<p>Предусмотрено обязательное участие граждан и представителей организаций в заседаниях коллегиальных государственных и местных органов власти. За предоставление информации плата не взимается за исключением случаев, когда ее объем превышает пределы, установленные Правительством РФ</p>
<p>Федеральный закон от 01.07.2011 № 170-ФЗ «О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»</p>	<p>Вводится новая система техосмотра (ТО) транспортных средств. Главная новелла – передача с 2012 г. его проведения от Госавтоинспекции частным организациям – операторам ТО. Они должны получить аккредитацию в профессиональном объединении страховщиков. Оно же ведет реестр операторов, контролирует их деятельность и обеспечивает их бланками талонов ТО. Чтобы получить аккредитацию, необходимо иметь сооружения и средства технического диагностирования. Кроме того, в штате оператора должен присутствовать как минимум 1 техэксперт. Сведения о результатах ТО передаются в единую автоматизированную информационную систему. Аттестат аккредитации выдается бессрочно на платной основе.</p> <p>Владелец автомобиля может представлять его для осмотра любому оператору независимо от места регистрации машины. Для прохождения ТО достаточно предъявить паспорт, свидетельство о регистрации транспортного средства или ПТС. Предельный размер платы за ТО определяют региональные власти. Повторный осмотр, проводимый после устранения неисправностей (в т. ч. в течение 20 дней с момента прохождения первичного), тоже платный.</p> <p>Освобождены от ТО в первые 3 года новые легковые и грузовые авто максимальной массой до 3,5 т (кроме такси, автобусов, учебных, специализированных и грузопассажирских машин). Периодичность проведения ТО в отношении остальных не изменилась. Операторы несут ответственность за вред, причиненный из-за не выявленных при техническом осмотре неисправностей.</p> <p>Наличие талона технического осмотра обязательно при заключении договора ОСАГО. При этом если его срок истекает более чем за 6 месяцев до окончания предполагаемого периода действия заключаемого договора, в страховке откажут. Увеличен срок, в течение которого автовладелец обязан застраховать свою ответственность (с 5 до 10 дней после приобретения машины).</p>

Также можно назвать следующие основные нормативно-правовые акты, регулирующие деятельность Госавтоинспекции:

- указ Президента РФ от 15.06.1998 № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (вместе с «Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации»);

- указ Президента РФ от 19.05.2012 №635 «Об упорядочении использования устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов, устанавливаемых на транспортные средства»;

- постановление Совета Министров – Правительства РФ от 08.04.1992 № 228 «О некоторых вопросах, связанных с эксплуатацией автотранспорта в Российской Федерации»;

- постановление Совета Министров – Правительства РФ от 18.05.1993 № 477 «О введении паспортов транспортных средств»;

- постановление Совета Министров – Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения»);

- постановление Правительства РФ от 12.08.1994 № 938 «О государственной регистрации автотранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации»;

- постановление Правительства РФ от 29.06.1995 № 647 «Об утверждении правил учета дорожно-транспортных происшествий»;

- постановление Правительства РФ от 05.12.2011 № 1008 «О проведении технического осмотра транспортных средств»;

- постановление Правительства РФ от 17.01.2007 № 20 «Об утверждении Положения о сопровождении транспортных средств автомобилями государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и военной автомобильной инспекции»;

- постановление Правительства РФ от 15.12.2007 № 876 «О подготовке и допуске водителей к управлению транспортными средствами, оборудованными устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов»;

- постановление Правительства РФ от 26.06.2008 № 475 «Об утверждении Правил освидетельствования лица, которое управляет

транспортным средством, на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления указанного лица на медицинское освидетельствование на состояние опьянения, медицинского освидетельствования этого лица на состояние опьянения и оформления его результатов и правил определения наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека при проведении медицинского освидетельствования на состояние опьянения лица, которое управляет транспортным средством»;

– постановление Правительства РФ от 24.10.2014 № 1097 «О допуске к управлению транспортными средствами»;

– приказ МВД России, Минпромэнерго России и Минэкономразвития России от 23.06.2005 №496/192/134 «Об утверждении Положения о паспортах транспортных средств и паспортах шасси транспортных средств»¹;

– приказ МВД России от 28.03.2002 № 282 «О государственных регистрационных знаках транспортных средств»;

– приказ МВД России от 02.12.2003 № 930 «Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения»;

– приказ МВД России от 19.02.2007 № 167 «О выдаче разрешений на установку на транспортных средствах опознавательных знаков, устройств для подачи специальных световых и звуковых сигналов»;

– приказ МВД России от 31.08.2007 № 767 «Вопросы организации сопровождения транспортных средств патрульными автомобилями Госавтоинспекции»;

– приказ МВД России от 04.08.2008 № 676 «Об утверждении форм акта освидетельствования на состояние алкогольного опьянения и протокола о направлении на медицинское освидетельствование на состояние опьянения»;

– приказ МВД России от 24.11.2008 № 1001 «О порядке регистрации транспортных средств»;

¹ В соответствии с Решением коллегии Евразийской экономической комиссии от 22.09.2015 № 122 оформление паспортов транспортных средств (паспортов шасси транспортных средств) по форме и в соответствии с правилами, которые установлены законодательством Российской Федерации, допускается до 01.11.2019.

- приказ МВД России от 23.08.2017 № 664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения»;
- приказ МВД России от 13.05.2009 № 365 «О введении в действие водительского удостоверения»;
- приказ МВД России от 18.04.2011 № 206 «О введении в действие международного водительского удостоверения»;
- приказ МВД России от 07.08.2013 № 605 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по регистрации автотранспортных средств и прицепов к ним»;
- приказ МВД России от 20.10.2015 № 995 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений»;
- приказ Минздрава России от 14.07.2003 № 308 «О медицинском освидетельствовании на состояние опьянения».

2.2. Нормативная основа реализации принципа открытости и публичности в деятельности Госавтоинспекции

В соответствии с федеральным законом «О полиции», полиция в своей деятельности обязана использовать достижения науки и техники, информационные системы, сети связи, а также современную информационно-телекоммуникационную инфраструктуру (ч. 1 ст. 11). В полной мере это относится и к деятельности Госавтоинспекции, а обязанности по взаимодействию со средствами массовой информации, к которым относится и сеть «Интернет», возложены на подразделения по пропаганде.

К нормативно-правовой основе этого направления деятельности полиции прежде всего относятся следующие документы:

- федеральный закон от 09.02.2009 №8-ФЗ «Об обеспечении доступа к информации о деятельности государственных органов и органов местного самоуправления»;

- указ Президента РФ от 10.08.2011 № 1060 «Об утверждении Перечня информации о деятельности Министерства внутренних дел Российской Федерации, размещаемой в сети Интернет»;
- распоряжение Правительства РФ от 10.01.2009 № 16-р «О создании государственной информационной системы «Правоохранительный портал Российской Федерации»;
- распоряжение Правительства РФ от 30.01.2014 №93-р «Об утверждении Концепции открытости федеральных органов исполнительной власти»;
- приказ МВД России от 19.09.2006 № 734 «Об утверждении Правил предоставления доступа и использования ресурсов сети «Интернет» в системе МВД России»;
- приказ МВД России от 26.02.2018 № 109 «О порядке подготовки и размещения информации о деятельности Министерства внутренних дел Российской Федерации в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»»;
- приказ МВД России от 15.08.2012 № 791 «О размещении информации о деятельности Министерства внутренних дел Российской Федерации в государственной информационной системе «Правоохранительный портал Российской Федерации»;
- приказ МВД России от 17.10.2013 №850 «Об утверждении Регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации»;
- приказ МВД России от 14.01.2013 № 15 «О вводе в эксплуатацию аппаратно-программного комплекса «Официальный интернет-сайт МВД России».

Определение понятий информации и информационно-телекоммуникационной сети приводятся в федеральном законе от 27.07.2006 № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации»:

- *информация* – сведения (сообщения, данные) независимо от формы их представления;
- *информационно-телекоммуникационная сеть* – технологическая система, предназначенная для передачи по линиям связи информации, доступ к которой осуществляется с использованием средств вычислительной техники.

В соответствии с таким принципом деятельности полиции, как открытость и публичность, органы полиции, к которым относится и Госавтоинспекция, согласно федеральному закону «О полиции» (ч. 2 и 3 ст. 11), обязаны регулярно информировать государственные и муниципальные органы, граждан о своей деятельности через средства

массовой информации, информационно-телекоммуникационную сеть «Интернет», а также путем отчетов перед населением. Следовательно, такая информация должна размещаться в информационной системе общего пользования. В соответствии с федеральным законом от 06.04.2011 № 63-ФЗ «Об электронной подписи», под *информационной системой общего пользования* понимается «информационная система, участники электронного взаимодействия в которой составляют неопределенный круг лиц и в использовании которой этим лицам не может быть отказано». Информация, размещаемая МВД России на сайтах сети «Интернет», должна быть в свободном доступе.

Указом Президента Российской Федерации от 10 августа 2011 г. № 1060 утвержден Перечень информации о деятельности Министерства внутренних дел Российской Федерации, размещаемой в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет». К ней относятся:

- 1) общая информация о МВД России;
- 2) информация о нормотворческой деятельности МВД России;
- 3) информация о текущей деятельности МВД России;
- 4) статистическая информация о деятельности МВД России;
- 5) информация о координационных и совещательных органах, образованных МВД России и его территориальными органами;
- 6) информация о кадровом обеспечении МВД России;
- 7) информация о работе МВД России с обращениями граждан (физических лиц), организаций (юридических лиц), общественных объединений, государственных органов, органов местного самоуправления;
- 8) иная информация о МВД России.

Также нормативно определен порядок подготовки и размещения информации о деятельности МВД России в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»¹, установлен перечень сайтов, на которых размещается информация о деятельности МВД России:

- 1) интернет-сайты, входящих в состав АПК «Официальный интернет-сайт МВД России»;
- 2) интернет-сайты, не входящие в состав АПК «Официальный интернет-сайт МВД России», администрируемые подразделениями МВД России;

¹ Приказ МВД России от 26.02.2018 № 109.

3) иные интернет-ресурсы, не входящих в состав АПК «Официальный интернет-сайт МВД России», используемых подразделениями МВД России».

Однако информация может размещаться и в иных Интернет-ресурсах. В соответствии с приказом МВД России «О порядке подготовки и размещения информации о деятельности Министерства внутренних дел Российской в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», «порядок информационного наполнения и состав разделов и рубрик ведомственных и (или) иных интернет-ресурсов, а также права и обязанности лиц, ответственных за обеспечение их функционирования, определяет руководитель (начальник) соответствующего подразделения МВД России в приказе о вводе в эксплуатацию ведомственных и (или) иных интернет-ресурсов».

2.3. Международные правовые акты в области обеспечения безопасности дорожного движения

Совокупность международных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения можно рассматривать как определенную систему, в которую входят нормативные акты, распространяющиеся:

- на все страны мирового сообщества;
- на отдельный континент (например, Европа), союзы государств (ЕС, СНГ, ШОС);
- на национальное законодательство.

К правовым актам *международного уровня* относятся правовые акты, определяющие мировые стандарты дорожного движения и его безопасности.

К основным актам этого уровня относится Международная (Венская) конвенция о дорожном движении вместе с Протоколом о дорожных знаках и сигналах, принятых на Конференции Объединенных Наций по дорожному и автомобильному транспорту в Женеве в 1949 г. Конвенция действует частично и не распространяется на отношения между договаривающимися сторонами на основании конвенции о дорожном движении, принятой в Вене 8 ноября 1968 г. (с поправками 3 марта 1992 г.) и конвенции о дорожных знаках и сигналах. Эти конвенции ратифицированы СССР с оговорками и заявлениями.

Конвенциями установлены единые общие правила дорожного движения, требования к автотранспортным средствам и водителям, определены требования к регистрационным номерам, отличительным

и опознавательным знакам транспортных средств, допущенных к международному движению, а также утверждены образцы международных и национальных водительских удостоверений.

На уровне Совета Европы принято достаточное количество нормативных актов, среди них можно назвать различные Европейские соглашения. Большое количество европейских правовых актов было принято на Европейской конференции министров транспорта (ЕКМТ) в 2002 г.. К ним относятся *рекомендации по безопасности дорожного движения*: резолюции – об обучении водителей; о ремнях безопасности; о мерах, требуемых для улучшения дорожного движения в ночное время; о мерах улучшения неотложной помощи в дорожном движении; о путях влияния на поведение людей ради повышения безопасности; о внедрении и использовании ремней безопасности на задних сидениях автомобилей и более безопасной перевозке детей и взрослых; о рекламе, противоречащей целям дорожной безопасности; о децентрализованной политике дорожной безопасности; о грузовиках и безопасности дорожного движения; об употреблении спиртных напитков как факторе в дорожных происшествиях; о вождении в погодных условиях плохой видимости; заключения о снижении скорости; о велосипедистах; об уязвимых пользователях дорогами – пешеходах; об уязвимых пользователях – водителях мопедов и мотоциклистах; о распространении информации по дорожной безопасности.

Рекомендации являются обязательными для стран ЕС, они должны быть отражены в национальном законодательстве. За неисполнение этих рекомендаций налагаются существенные штрафные санкции. Одним из необходимых условий принятия страны – кандидата в Европейский Союз является унификация национального законодательства в соответствии с европейскими стандартами дорожного движения. ЕС держит курс на ужесточение правил дорожной безопасности. С 9 мая 2006 г. вступила в силу резолюция, согласно которой водители и пассажиры всех видов автомобилей (включая грузовики и микроавтобусы) на территории Евросоюза обязаны ездить, пристегнувшись ремнями безопасности. Водители, которые ездят с маленькими детьми, обязаны использовать специальные системы детских ремней безопасности или съемные детские кресла.

В 1997 г. была принята Конвенция о равной ответственности граждан Европейского Союза за нарушение правил дорожного движения. Однако пока она фактически не действует, так как ее ратифицировали только Испания и Словакия. В настоящее время оплата

иностранцем штрафа в стране пребывания в Европе – дело только добровольное. Но если водитель-нарушитель повторно окажется стране, где уже совершил серьезное нарушение, и вновь нарушит правила дорожного движения, местные полицейские могут лишить иностранца водительского удостоверения. Чтобы разрешить проблеме неплатежей за нарушения дорожного движения, Европарламент в 2006 г. одобрил директиву ЕС, предусматривающую выдачу с 2013 г. в странах – членах этой организации водительских удостоверений единого образца. Согласно этой директиве до 2010 г. страны ЕС должны были внести необходимые изменения в национальное законодательство, а к 2033 г. в странах ЕС не должно остаться бумажных водительских удостоверений.

Национальное законодательство в области дорожного движения имеет свои особенности. Законы о дорожном движении, в которых регулируются и вопросы обеспечения его безопасности, действуют в Австрии, Болгарии, Великобритании, Дании, Украине, Эстонии. В Испании аналогичный документ называется «Основной закон о движении механических транспортных средств и о безопасности дорожного движения». В Болгарии, Дании, Испании, Украине, Финляндии закон о дорожном движении является единственным законом, регулирующим отношения в этой сфере. Некоторые страны ограничились принятием только правил дорожного движения. При этом они не составляют единого правового акта, а отдельно регламентируют правила нанесения дорожной разметки, использования дорожных знаков, правила регистрации автомобилей и техосмотра и т. п.

В последние годы в законодательстве ряда стран появились новые определения составов дорожных правонарушений. Это касается ведения телефонных разговоров во время управления транспортным средством. Управление автомобилем в состоянии наркотического опьянения в большинстве стран законодательно приравнивают к управлению транспортным средством в пьяном виде (Белоруссия, Великобритания, Германия, Испания, США, Украина, Финляндия, Франция). В Европе появился и такой новый состав правонарушений, как *агрессивность на дороге (агрессивное вождение)*, часто приводящий к тяжким последствиям. В России постановлением Правительства РФ от 30.05.2016 № 477 в Правила дорожного движения введено понятие «опасное вождение», выражающееся в неоднократном совершении одного или совершении нескольких следующих друг за другом действий, заключающихся в невыполнении при перестроении требования уступить дорогу транспортному средству, пользующему-

ся преимущественным правом движения, перестроении при интенсивном движении, когда все полосы движения заняты, кроме случаев поворота налево или направо, разворота, остановки или объезда препятствия, несоблюдении безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства, несоблюдении бокового интервала, резком торможении, если такое торможение не требуется для предотвращения дорожно-транспортного происшествия, препятствовании обгону, если указанные действия повлекли создание водителем в процессе дорожного движения ситуации, при которой его движение и (или) движение иных участников дорожного движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу гибели или ранения людей, повреждения транспортных средств, сооружений, грузов или причинения иного материального ущерба.

Как правило, в Европе очень невелик перечень транспортных средств, на которых разрешена установка спецсигналов (автомобили «скорой помощи», пожарных и полиции). При этом автомобили даже высокопоставленных чиновников не имеют права использовать специальные звуковые и световые сигналы.

Итак, нормативно-правовую базу регулирования безопасности дорожного движения составляют международные нормативно-правовые акты, законы Российской Федерации различного уровня, указы Президента и постановления Правительства Российской Федерации, а также различные ведомственные нормативно-правовые акты. Таким образом, можно сказать, что на современном этапе развития общества создана необходимая нормативно-правовая база, обеспечивающая должное обеспечение безопасности дорожного движения.

Вопросы и задания для самоконтроля

1. Перечислите основные федеральные законы Российской Федерации, регламентирующие безопасность дорожного движения.
2. Какие нормативные акты регламентируют реализацию принципа открытости и публичности в деятельности полиции?
3. Как регламентирована работа Госавтоинспекции в сети Интернет?
4. Какие правовые акты относятся к международным нормативным актам в области безопасности дорожного движения? Как они делятся по сфере действия?
5. Каковы основные тенденции развития национального зарубежного законодательства о безопасности дорожного движения?

Глава 3

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПОЛИТИЧЕСКИЕ ИНИЦИАТИВЫ И ПРОЕКТЫ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

3.1. Международные инициативы Российской Федерации в сфере обеспечения безопасности дорожного движения

Переход к постиндустриальному, информационному обществу, динамичное развитие экономики ставят перед национальными властями задачу по организации совместного поиска наиболее эффективных путей, средств, методов противодействия угрозам международного характера, в том числе росту количества дорожно-транспортных происшествий.

Проблема обеспечения безопасности дорожного движения является актуальной для всего мирового сообщества. Правительства государств и международные организации регулярно публикуют отчеты о достигнутых результатах, иницируют конференции и форумы в целях активизации деятельности по снижению уровня дорожно-транспортного травматизма.

В последнее десятилетие Россия активно сотрудничает с мировым сообществом не только в качестве участника различных конференций, семинаров и т. п., но и выступает инициатором ряда мероприятий, а также вносит собственные предложения по обеспечению безопасности дорожного движения на глобальном и региональном уровнях.

Основные международные инициативы Российской Федерации в сфере обеспечения безопасности дорожного движения осуществляются по трем направлениям:

- развитие сотрудничества со странами СНГ;
- взаимодействие со странами дальнего зарубежья;
- участие в деятельности международных межправительственных и неправительственных организаций.

Важным этапом в организации сотрудничества стало принятие федерального закона от 22.07.2008 №134-ФЗ «О ратификации Конвенции о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных нарушениях правил дорожного движения», подписанного в Москве в марте 1997 г. Документ был разработан с учетом международных правовых норм и содержит основные положе-

ния, регламентирующие нормативный и организационный механизм борьбы с грубыми нарушениями правил дорожного движения на территории договаривающихся сторон.

В соответствии с указанной Конвенцией осуществляется направление в компетентные органы договаривающихся сторон запросов об исполнении наложенных административных взысканий.

Помимо Конвенции, правовую основу сотрудничества в указанной сфере составляют также Протокол Совещания министров внутренних дел государств – участников Таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации от 24 августа 2010 г., Соглашение о сотрудничестве министерств внутренних дел в сфере обеспечения безопасности дорожного движения от 24 сентября 1993 г., иные межправительственные и межведомственные соглашения. Эти международные соглашения являются основой для исполнения оперативных запросов, связанных с постановкой и снятием с учета транспортных средств, выдачей регистрационных и водительских документов, взаимодействия в проведении оперативно-поисковых мероприятий с целью установления и задержания разыскиваемых транспортных средств и лиц, причастных к их хищению, а также разрешения иных вопросов, связанных с обеспечением безопасности дорожного движения.

Принимаются меры к расширению перечня оснований для двустороннего взаимодействия.

В частности, разрабатывается проект Соглашения между правительствами Российской Федерацией и Республики Казахстан о взаимном признании и исполнении решений по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения. Ведется подготовка проекта российско-испанского межправительственного Соглашения о взаимном признании и обмене национальных водительских удостоверений. Рассматривается возможность заключения аналогичного соглашения между правительствами Российской Федерации и Республики Корея.

Представители заинтересованных государственных органов принимают участие в мероприятиях по укреплению политического, правового, организационного, финансового и иного потенциала деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения, в том числе направленных на повышение эффективности полицейского взаимодействия.

Начиная с 2007 г., Межпарламентской ассамблеей государств – участников Содружества Независимых Государств и Советом Федера-

ции Федерального Собрания Российской Федерации проводится конгресс «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни». В нем традиционно принимают участие международные организации, законодательные и исполнительные органы власти, общественные объединения, хозяйствующие субъекты, образовательные и научно-исследовательские учреждения государств – участников СНГ, а также стран дальнего зарубежья. По итогам работы шести конгрессов (2007; 2008; 2010, 2012, 2014, 2016) участниками был принят ряд решений, направленных на развитие сотрудничества в области обеспечения безопасности дорожного движения, разработку модельного законодательства в данной области. Опыт проведения международных конгрессов продемонстрировал также большой потенциал для обмена опытом в части совершенствования правового регулирования, разработки и реализации национальных стратегий по повышению безопасности дорожного движения, правоприменительной деятельности.

Представители России принимают участие в заседаниях профильных рабочих групп Европейской экономической комиссии ООН, что позволяет обеспечивать принятие решений, не противоречащих интересам Российской Федерации, а также получать определенный объем информации об опыте обеспечения безопасности дорожного движения в зарубежных странах и деятельности международных и национальных организаций в данной области. В стадии проработки находятся такие важные вопросы, как использование беспилотных технологий и иных элементов автоматизации процесса управления транспортным средством, выдача и признание национальных и международных водительских удостоверений, обеспечение безопасности уязвимых участников дорожного движения (пешеходы, дети, мотоциклисты, велосипедисты) и пр.

Представители МВД России, МИД России, Минздрава России приняли участие в работе второй глобальной конференции по безопасности дорожного движения (18–19 ноября 2015 г., Бразилия). В ходе конференции обсуждались промежуточные итоги Десятилетия действий по безопасности дорожного движения 2011–2020 годов, а также ориентиры дальнейшей деятельности по повышению безопасности дорожного движения на глобальном, региональном и национальном уровнях.

По итогам рабочих встреч «на полях» конференции принято решение о заключении меморандума о сотрудничестве между Российской Федерацией и Федеративной Республикой Бразилии в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Представители Российской Федерации приняли участие в работе XII Симпозиума «Улучшение полицейской работы по безопасности дорожного движения» (5–9 ноября 2013 г., Республика Сербия), выступления на котором были посвящены актуальным направлениям деятельности дорожной полиции по обеспечению безопасности дорожного движения. Эта встреча позволила выделить основные проблемные вопросы в работе дорожной полиции, а также наметить направления возможного взаимодействия.

Примером международного взаимодействия на региональном уровне может служить семинар по безопасности дорожного движения Европейской экономической комиссии ООН (октябрь 2014 г., Белград, Республика Сербия), в ходе которого обсуждались вопросы координации действий государственных учреждений, вовлеченных в обеспечение безопасности дорожного движения. Кроме того, в разработке и реализации конкретных мер по повышению безопасности дорожного движения способствует приграничное сотрудничество Российской Федерации с Республикой Беларусь, Республикой Казахстан, Республикой Абхазия, Монголией, Азербайджанской Республикой, Китайской Народной Республикой и другими странами.

Следует отметить, что в условиях возросшей международной политической напряженности тематика безопасности дорожного движения остается одной из немногих площадок, на которых Российская Федерация пользуется заслуженным авторитетом и тесно взаимодействует с партнерами из ведущих стран.

3.2. Зарубежный опыт в области обеспечения безопасности дорожного движения

Заметную роль в международном взаимодействии по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения играют международные организации, которые аккумулируют и распространяют положительный опыт государств, а также готовят соответствующие рекомендации для государств-членов.

В резолюциях Генеральной ассамблеи ООН и иных международных документах неоднократно подчеркивалась необходимость международного взаимодействия, одной из целей которого является обмен опытом в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Площадку для аккумуляции такого опыта и его распространения предоставляют Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) и региональные комиссии ООН. Так, во исполнение соответствующих резолюций Генассамблеи ООН ВОЗ поручено отслеживать прогресс путем сбора, анализа и публикации информации в серии докладов о состоянии безопасности дорожного движения.

В соответствии с Глобальным планом осуществления Десятилетия действий по безопасности дорожного движения (2011– 2020 гг.) государствам – членам ООН предложено сконцентрироваться на пяти важнейших направлениях деятельности:

- управление безопасностью дорожного движения;
- повышение уровня безопасности дорог и обеспечение мобильности населения;
- повышение безопасности конструкции транспортных средств;
- целенаправленное воздействие на поведение участников дорожного движения;
- оказание своевременной помощи пострадавшим в ДТП.

Оценку проводимой работы осуществляет ВОЗ. Наряду с этим, предметом мониторинга ВОЗ является деятельность государств в отношении основных факторов риска, сформулированных генассамблеей ООН: *превышение установленной скорости движения, управление транспортными средствами в состоянии опьянения, неиспользование ремней безопасности, детских удерживающих устройств и защитных мотошлемов.*

Результаты анализа доклада о состоянии безопасности дорожного движения, опубликованного ВОЗ в 2015 г., свидетельствуют об определенном прогрессе. Так, за последние годы в 17 странах с общим населением 409 миллионов человек пересмотрено законодательство в отношении одного или нескольких факторов риска.

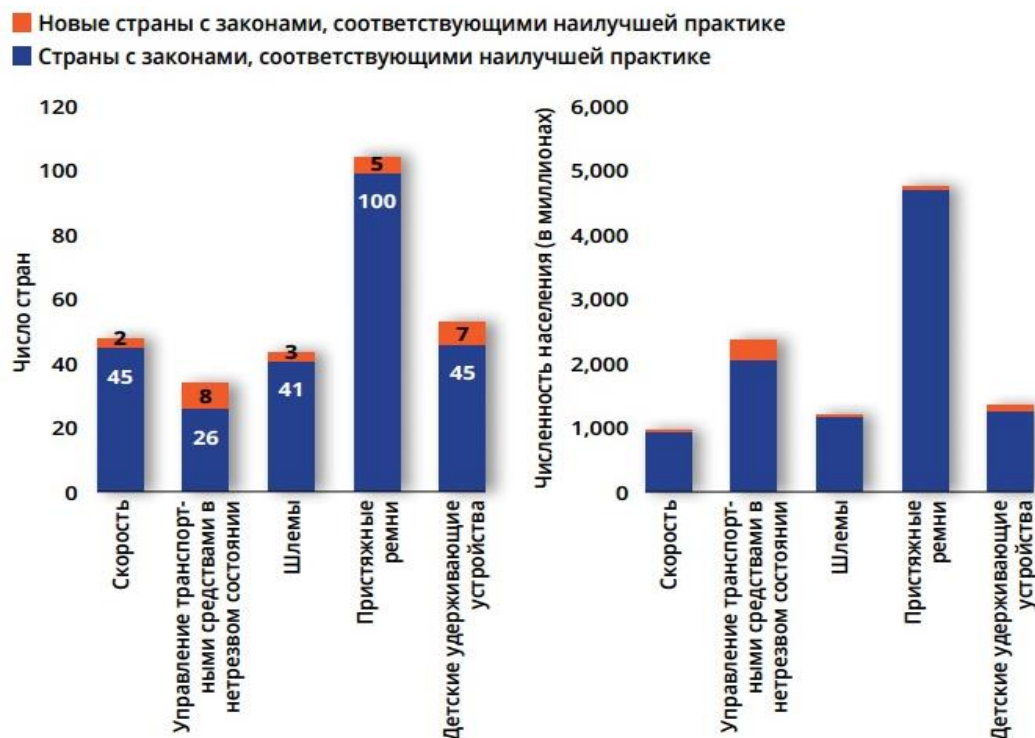


Рис. 1. Изменения в законодательстве в отношении поведенческих факторов риска в 2011 – 2014 гг. (число стран и охваченное население)

Требования об использовании ремней безопасности, как водителями, так и пассажирами, введены в действие в 105 странах, на которые приходится 67% населения мира. Вместе с тем признается, что необходимо предпринять значительные усилия для улучшения обеспечения исполнения данных требований. Лишь в 52 странах (17% населения мира) имеется соответствующее законодательство об обязательном использовании детских удерживающих устройств.

Законы о защитных шлемах должны применяться ко всем водителям и пассажирам мотоциклов и устанавливать стандарты на качество шлемов, но только 44 страны (16% населения мира) имеют законы, которые применяются ко всем водителям и пассажирам.

За последние годы требования в отношении управления транспортными средствами в состоянии опьянения были ужесточены в 8 странах. Однако на сегодняшний день только 34 страны в мире имеют всеобъемлющее законодательство в данной сфере.

И, наконец, лишь 47 стран (13% населения мира) отвечают критериям с точки зрения законодательства в области регулирования скорости движения, а также в отношении полномочий органов власти на введение дополнительных ограничений для обеспечения безопасной скорости с учетом местных условий.

Примером деятельности региональных комиссий ООН по сбору и анализу информации о наиболее эффективных практических мероприятиях в области обеспечения безопасности дорожного движения, реализованных в разных странах, служат Сводные резолюции о дорожном движении (СР.1) и о дорожных знаках и сигналах (СР.2), подготовленные и регулярно актуализируемые Европейской экономической комиссией ООН. Указанные документы затрагивают широкий спектр направлений деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения, включая поведенческие аспекты различных категорий участников дорожного движения, инфраструктурные меры, оказание помощи пострадавшим в ДТП.

В частности, в СР.1 содержатся конкретные рекомендации по комплексному воздействию на основные факторы риска (превышение установленной скорости движения, управление транспортными средствами в состоянии опьянения, неиспользование ремней безопасности, детских удерживающих устройств и защитных мотошлемов), совершенствованию подготовки водителей транспортных средств и обучению иных участников дорожного движения, повышению эффективности правоприменительной деятельности, обеспечению надлежащего технического состояния и соблюдению правил эксплуатации транспортных средств, организации профессиональной перевозочной деятельности, различным аспектам безопасности в особых условиях (в тоннелях, на железнодорожных переездах, в темное время суток и пр.), роли страхового сообщества и общественности в снижении уровня дорожно-транспортного травматизма, нивелированию негативного влияния рекламы на безопасность дорожного движения и пр.

СР.2 обобщает опыт использования технических средств организации дорожного движения, в том числе применение светофорной сигнализации, дорожных знаков с изменяющимся сообщением, знаков и разметки для обозначения искусственных неровностей и мест проведения дорожных работ.

Кроме того, источником данных о наиболее эффективных мероприятиях по повышению безопасности дорожного движения, реализованных в других государствах, служит информация, полученная в ходе осуществления международного сотрудничества, в том числе в процессе участия в международных конференциях, семинарах, «круглых столах», а также двусторонних встречах с представителями ино-

странных компетентных государственных органов, общественности, бизнеса.

3.3. Мероприятия по безопасности дорожного движения, проводимые в Российской Федерации при поддержке ВОЗ¹

В период с 2010 по 2014 г. Всемирной организацией здравоохранения реализовывался проект «RS-10», который был направлен на снижение смертности на дорогах в странах, входящих в эту группу, и спонсировался благотворительным фондом Bloomberg Philanthropies (блумбергские филантропы). В группу «RS-10» входили: Китай, Индия, Бразилия, Камбоджа, Египет, Кения, Мексика, Турция, Вьетнам, Россия. А это 48,5% населения мира, на которые приходится 38,7% мирового парка автомобилей².

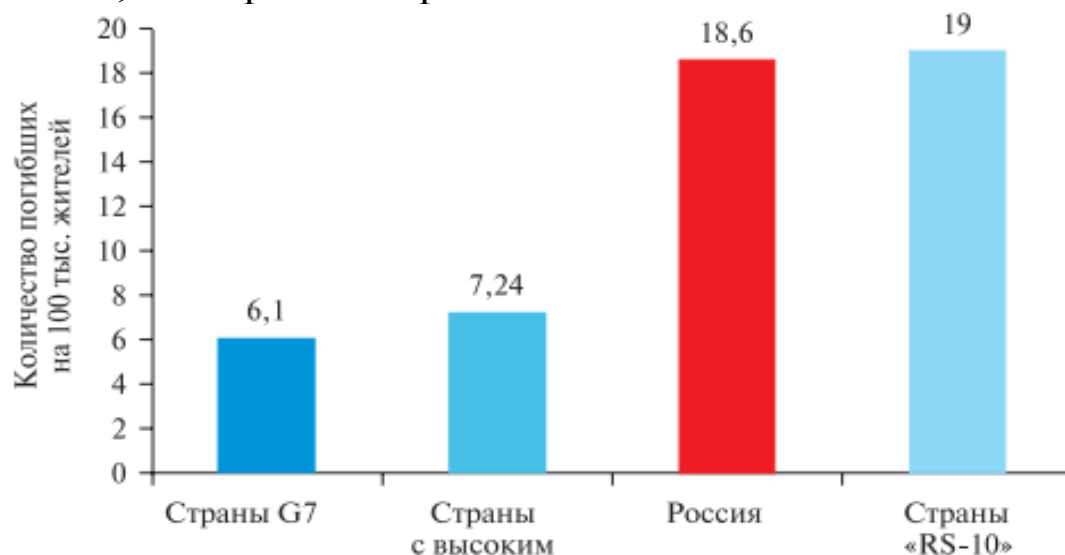


Рис. 2. Социальные риски

¹ Высшим органом ВОЗ является Всемирная ассамблея здравоохранения, принимающая решения. В работе ежегодной сессии, которые обычно проводятся в мае в Женеве, принимают участие делегации из всех 194 государств – членов ВОЗ. Главной функцией Ассамблеи здравоохранения является определение общих политических направлений деятельности Организации.

² Использованы базы данных IRTAD, OECD Road transport Research, EC Road Safety Observatory, Global Road Safety partnership (GRSP); World Bank Data.

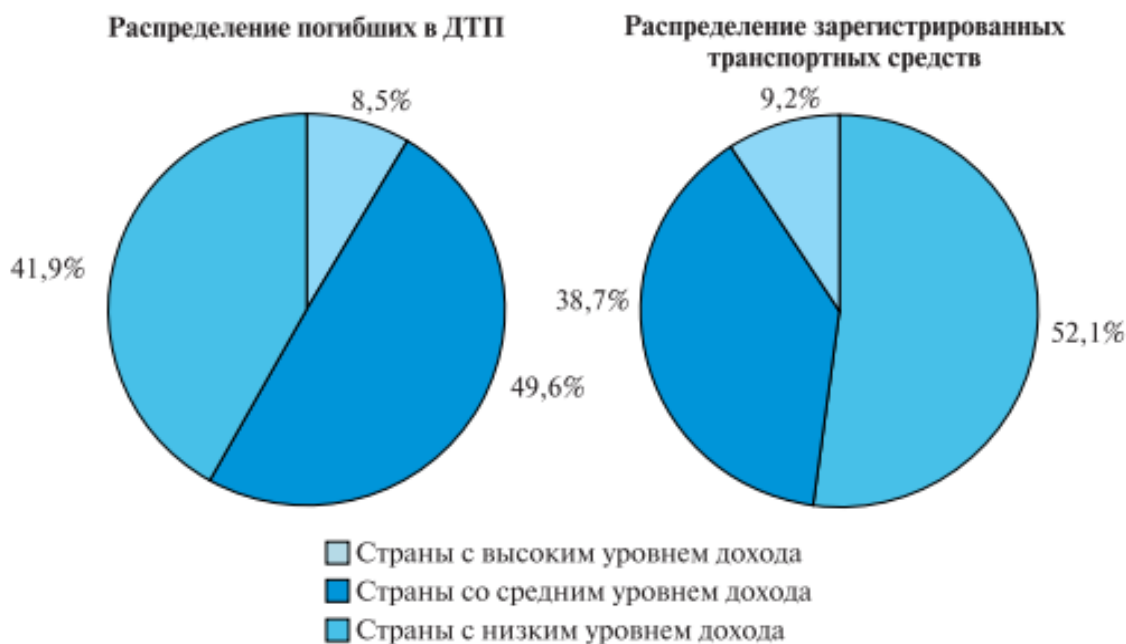


Рис. 3. Распределение количества погибших в ДТП и зарегистрированных транспортных средств по странам мира в зависимости от уровня дохода

Два региона Российской Федерации приняли участие в проекте «Безопасность дорожного движения в 10 странах (RS10)», который осуществляется при поддержке ВОЗ и других международных партнеров. В Липецкой и Ивановской областях велась активная работа по снижению воздействия основных факторов риска дорожно-транспортных происшествий. Цель проекта – снижение уровня смертности и травматизма в результате ДТП путем проведения разносторонних профилактических мер, направленных на два фактора риска: применение ремней безопасности и контроль скорости. По результатам проекта была создана модель для эффективных действий на национальном уровне.

3.4. Международное и межведомственное сотрудничество в области безопасности дорожного движения

Согласно докладу ВОЗ 2013 г. «О состоянии безопасности дорожного движения в мире», общее число случаев смерти в результате ДТП остается недопустимо высоким – 1,24 миллиона случаев в год. В Российской Федерации эта цифра составила более 26 500 человек в 2010 г., и большинство из них – молодые мужчины в возрасте 16–39 лет. Количество автомобилей в стране также растет с каждым годом,

и в 2010 г. число зарегистрированных транспортных средств достигло более 43 миллионов, а с ростом количества автомобилей возрастает и опасность на дорогах для всех ее пользователей. Так, среди погибших в ДТП в 2010 г. 53 % составили водители и пассажиры легковых автомобилей, а 33 % – пешеходы – самые уязвимые участники дорожного движения.

Для борьбы с этой «эпидемией» Генеральная ассамблея ООН провозгласила Десятилетие действий в области обеспечения безопасности дорожного движения, которое стартовало в мае 2011 года. Задачи Десятилетия:

- повышение качества сбора данных на национальном, региональном и глобальном уровнях;
- мониторинг прогресса и результатов деятельности по ряду заранее определенных показателей на национальном, региональном и глобальном уровнях;
- укрепление инфраструктуры управления и потенциала для технического осуществления мероприятий в области безопасности дорожного движения на национальном, региональном и глобальном уровнях;
- разработка и осуществление устойчивых стратегий и программ обеспечения безопасности дорожного движения;
- установление целевого ориентира для сокращения к 2020 г. количества несчастных случаев со смертельным исходом;
- стимулирование роста финансирования безопасности дорожного движения и улучшение использования существующих ресурсов, в т. ч. путём обеспечения элемента безопасности дорожного движения в проектах и области дорожной инфраструктуры.

В рамках этого десятилетия Российская Федерация стала одной из стран-участниц проекта «Безопасность дорожного движения в десяти странах (RS10)», финансируемого Bloomberg Philanthropies.

Проект представлял собой пример межведомственного сотрудничества и осуществлялся под руководством областных администраций с активным участием Госавтоинспекции МВД России, органов здравоохранения, СМИ, Российского Красного Креста и других общественных организаций при поддержке Министерства здравоохранения и Министерства внутренних дел Российской Федерации. Техническую поддержку в реализации проекта оказывал консорциум партнеров, в который входят ВОЗ, Глобальное партнерство по безопасности дорожного движения, Международный исследовательский

центр травматизма при Университете Джонса Хопкинса и Всемирный банк. Офис ВОЗ в России выполнял координирующую роль в реализации этого проекта, предоставлял поддержку регионам в работе по социальному маркетингу, проведению общественных кампаний и мониторингу динамики травматизма и смертности в стране. Также проводился обзор существующего законодательства, предлагались меры по его улучшению, в том числе в области оказания помощи жертвам дорожно-транспортных происшествий.

Информационная работа среди населения проводилась одновременно с мероприятиями по правоприменению со стороны Госавтоинспекции МВД России и повышению качества оказания первой помощи пострадавшим в ДТП при поддержке Глобального партнерства по безопасности дорожного движения.

Начало проекту было положено в Липецкой области в ноябре 2010 г. кампанией по использованию ремней безопасности, а в мае 2011 г. начала работу по его реализации Ивановская область. За эти годы в обеих областях были проведены масштабные общественные акции «Ремни безопасности и детские удерживающие устройства» и «Скоростной режим». Несколько видеороликов под лозунгом «Не разрывай линию жизни» с шокирующей правдивостью демонстрировали последствия неиспользования ремней безопасности. Логическим продолжением стала кампания под девизом «Жизнь важнее скорости». Летом 2013 г. в Липецком зоопарке появился необычный обитатель: в клетку «посадили» старенький автомобиль, повесив табличку «Ездун, рулило, лихач, водила, водырь обыкновенный». Такая акция в шутовском тоне показала водителей, которые нарушают правила дорожного движения, тем самым подвергая опасности свою жизнь и жизнь других людей.

Другие подобные акции, такие, как «Дед Мороз ЗА», «Ремень для папы», «Живые знаки», «Кому ремня — кому кино», «Экспресс-тесты» тоже оказались очень успешными. В целом за два с половиной года в Липецке и области прошло 16 акций, и более 800 публикаций, видеосюжетов и программ о проекте было размещено в региональных и федеральных СМИ.

В Ивановской области акцент был сделан на мобилизации самих пользователей дорог через акцию «Общественный договор», в рамках которой организаторы привлекали водителей и пешеходов к поддержке и продвижению правил дорожной безопасности.

Детские дошкольные и учебные организации стали активными участниками этого проекта. В области прошел конкурс на лучший рисунок, плакат и видеоролик по теме «Твоя дорога», акция «Дорога в школу», и ежемесячные уроки безопасности стали нормой. В 2011 г. в Иваново была заложена аллея памяти жертв ДТП, куда люди, потерявшие в автокатастрофах родных и близких, могут прийти и почтить их память. Второй этап проекта был посвящен соблюдению скоростного режима.

Проведение в мире акции «Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения» занимает центральное место в комплексе мероприятий международной направленности.

Ежегодно в рамках реализации мероприятий «Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения» во всем мире проходят *Глобальные недели безопасности дорожного движения ООН*. Задача Глобальной недели – стимулировать действия, направленные на снижение количества факторов риска, в число которых входят неиспользование шлемов и ремней безопасности, вождение в нетрезвом состоянии, несоблюдение скоростного режима, несоответствие нормам дорожного покрытия и инфраструктуры.

Российская Федерация принимает самое активное участие в глобальной акции. Все мероприятия, проводимые в рамках Недели, посвящаются безопасности детей на дороге. Цель акции – обратить внимание широкой общественности на необходимость максимальной защиты детей в процессе участия в дорожном движении, а также призвать лидеров государств определить детскую дорожную безопасность приоритетом государственных интересов. Акция мирового масштаба стала дополнительным импульсом «Десятилетию действий по безопасности дорожного движения», объявленного ООН на период 2011–2020 гг.

Консультативная группа высокого уровня по устойчивому транспорту, учрежденная в августе 2014 г. Генеральным секретарем ООН сроком на три года, объединила представителей правительств, муниципалитетов, руководителей крупных международных бизнес-структур, а также ведущих международных ассоциаций пассажиро- и грузоперевозчиков для подготовки рекомендаций по многоаспектному развитию транспорта, который занимает одно из важнейших мест в мировой экономике.

На втором заседании, в котором принимала участие российская делегация, обсуждались вопросы финансирования транспорта и ис-

пользования инновационных технологий, проблемы урбанизации, а также совершенствования городских и интермодальных перевозок. Была определена необходимость учета вопросов безопасности дорожного движения как одного из необходимых условий развития устойчивого транспорта¹, который подразумевает под собой доступность, экономичность, экологичность и безопасность. Это предложение следует в контексте проводимой Российской Федерацией последовательной политики по включению тематики аварийности на дорогах в формируемые в настоящее время основные программные документы ООН, – «Глобальную повестку дня в области развития после 2015 года» и «Цели устойчивого развития»².

В 2015 г. в Брюсселе прошел *Первый Европейский фестиваль фильмов по безопасности дорожного движения* под эгидой Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН), Европейского союза и Партнерства ООН по дорожной безопасности. Его участниками стали представители 43 европейских стран.

По итогам голосования жюри Гран-при конкурса было присуждено телевизионному ролику «Пиктограммы» – центральному элементу Всероссийской социальной кампании по безопасности дорожного движения «Притормози!». Кроме того, специальной наградой Экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) был удостоен научно-популярный фильм «Невидимая угроза», созданный в рамках Всероссийской социальной кампании по безопасности дорожного движения «Прогноз безопасности».

В 2015 г. в штаб-квартире ООН в Нью-Йорке состоялось *первое заседание специальной рабочей группы по безопасности дорожного движения*, организованной Международной автомобильной федера-

¹ Устойчивый транспорт (или зелёный транспорт) — любой способ или организационная форма передвижения, позволяющие снизить уровень воздействия на окружающую среду. К нему можно отнести пешеходное и велосипедное движение, экологичные автомобили, транзитно-ориентированное проектирование, аренду транспортных средств, а также системы городского транспорта, которые являются экономичными, способствуют сохранению жизненного пространства и пропаганде здорового образа жизни.

² Набор целей для будущего международного сотрудничества, которые заменили собой Цели развития тысячелетия в конце 2015 года. Эти цели планируется достигать с 2015 по 2030 г. Итоговый документ «Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года» содержит 17 глобальных целей и 169 соответствующих задач.

цией, в которой приняла участие делегация Российской Федерации. Основной задачей группы является сокращение вдвое смертности на дорогах мира.

В ходе заседания участники рабочей группы приняли специальную Декларацию, направленную на повышение дорожной безопасности в мире, и представили ее Генеральному секретарю ООН Пан Ги Муну. Документ содержит в себе десять пунктов, основная цель которых – в течение четырех лет вдвое снизить смертность на дорогах, а также обеспечить безопасность и мобильность в городах к 2030 г.

В работе *второй Всемирной конференции высокого уровня по безопасности дорожного движения* приняли участие более 1,5 тысяч делегатов из 113 стран мира. Делегации 53 стран возглавляли руководители министерств, отвечающих за транспорт, дорожную инфраструктуру и безопасность движения. 60 стран были представлены руководителями министерств и ведомств, в компетенцию которых также входит комплекс вопросов дорожной безопасности. Участниками конференции были также руководители международных организаций, представители неправительственных организаций, бизнеса, гражданского общества, научного сообщества и средств массовой информации.

Европейский образовательный конкурс по изучению и соблюдению Правил дорожного движения, организуемый под эгидой Международной автомобильной федерации (FIA), проводится с 1986 г. Приобретение детьми навыков, обеспечивающих их безопасность в современных дорожных условиях, привлечение их к более эффективному изучению правил дорожного движения, расширение деятельности автомобильных клубов Европы по пропаганде безопасности детей на дорогах – цели, которые преследует FIA с момента учреждения конкурса. Россия принимает участие в конкурсе с 2002 г.

Межгосударственный слет юных инспекторов движения с участием государств – участников СНГ традиционно проходит во Всероссийском детском центре «Смена» в Краснодарском крае. Мероприятие направлено на укрепление взаимодействия и обмена опытом работы между государствами – участниками СНГ. Межгосударственный слет ЮИД в 2017 г. проводился уже в 12-ый раз. За 12 лет его делегатами стали более 1,8 тысяч школьников из российских регионов и 8 стран СНГ.

Создание единого таможенного пространства, наличие социальных связей между жителями приграничных территорий, увеличение

миграционных процессов на фоне развития экономик России и Беларуси требует от правоохранительных органов двух государств совместных действий направленных на обеспечение безопасности дорожного движения.

Наиболее активное взаимодействие с ГАИ Республики Беларусь осуществляется со стороны управлений ГИБДД УМВД России по Смоленской и Брянской областям.

Сотрудничеству в сфере безопасности дорожного движения между ГАИ Республики Беларусь и управлениями ГИБДД УМВД России по Брянской и Смоленской областям способствуют договоренности, достигнутые в ходе проводимых более пятнадцати лет рабочих встреч. На встречах прорабатываются вопросы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, снижения уровня дорожно-транспортных происшествий с участием детей, организации и проведения широкомасштабных совместных мероприятий по безопасности дорожного движения, включающих в себя личный прием граждан обоих государств.

Традиционными являются совместные Российско-Белорусские мероприятия мирового значения. Ежегодно в третье воскресенье ноября во всем мире вспоминают Жертв дорожно-транспортных происшествий. Этот День, посвященный острой всемирной проблеме, позволяет в очередной раз напомнить гражданам обеих стран о важности соблюдения Правил дорожного движения и наглядно продемонстрировать тяжесть последствий автокатастроф.

Таким образом, проблема обеспечения безопасности дорожного движения актуальна и важна для всего мирового сообщества. Сегодня Россия принимает активное участие в различных международных акциях и мероприятиях по безопасности дорожного движения, а также выступает инициатором ряда мероприятий. Опыт, накопленный нашей страной в этой области, успешно внедряется и используется на межрегиональном и международном уровнях.

В то же время основные показатели аварийности последних лет в Российской Федерации имеют тенденцию к сокращению. В целом, это соответствует мировому опыту адаптации стран к условиям растущей автомобилизации населения. Тем не менее, количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях в России по-прежнему значительно превышает аналогичный показатель стран Европейского союза. Существующее отставание обусловлено рядом причин, к числу основных из которых следует отнести низкую

*дисциплину участников дорожного движения (главным образом водителей транспортных средств), связанную, в частности, с недостатками в правоприменительной деятельности, не позволяющими в полной мере реализовать принцип неотвратимости наказания, а также отсутствие или неэффективность действенных механизмов обеспечения удовлетворительного уровня подготовки водителей, технического состояния транспортных средств, состояния улично-дорожной сети и организации движения по условиям обеспечения безопасности дорожного движения*¹.

Вопросы и задания для самоконтроля

1. По каким направлениям осуществляются основные международные инициативы Российской Федерации в сфере обеспечения безопасности дорожного движения?
2. Какова правовая основа международного сотрудничества в сфере обеспечения безопасности дорожного движения?
3. Перечислите международные организации, которые играют существенную роль в международном взаимодействии по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения.
4. Дайте характеристику сводным резолюциям Европейской экономической комиссии ООН о дорожном движении (СР.1) и о дорожных знаках и сигналах (СР.2).
5. Какие мероприятия по безопасности дорожного движения проводятся в Российской Федерации при поддержке ВОЗ?
6. Приведите примеры международного и межведомственного сотрудничества в области безопасности дорожного движения.

¹ Распоряжение Правительства РФ от 08.01.2018 №1-п1 «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения до 2024 года». URL: <http://www.garant.ru/news/1166956/#sdfootnote1sym> (дата обращения 15.11.2018).

Глава 4

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ПРОПАГАНДЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ГОСАВТОИНСПЕКЦИИ МВД РОССИИ

4.1. Понятие и система пропаганды безопасности дорожного движения

Понятие «пропаганда» используется как в политике, так и в социально-культурной сфере, в частности в деятельности Госавтоинспекции по обеспечению безопасности дорожного движения.

По *психологическому воздействию* на массовое сознание участников дорожного движения ученые-психологи выделяют следующие формы пропаганды¹:

- созидания;
- стойкости и героизма;
- просвещения;
- разрушения;
- устрашения.

Пропаганда *созидания* выступает за построение общества безопасного типа и призывает участников дорожного движения, как сознательных законопослушных граждан, принять участие в этом строительстве.

Пропаганда *стойкости и героизма* свидетельствует о мужестве сотрудника полиции при исполнении своих служебных обязанностей по обеспечению безопасности дорожного движения (например, подчеркивает героические и жертвенные деяния отдельных сотрудников и граждан, приводя их пример как основу для массового героизма и соблюдения мер безопасности на дороге).

Пропаганда *просвещения* распространяет информацию об изменении в законодательстве, о правилах и нормах безопасного поведения на дороге, знакомит с политическими инициативами государства, национальным образом жизни, подчеркивает ценностные ориентиры общества как единственно возможную и правильную систему.

Пропаганда *разрушения* убеждает людей в порочности правового нигилизма, о грубых нарушениях и преступлениях на дороге, разоблачает противоположную систему ценностей, подчеркивает негативные черты асоциальных элементов в обществе.

¹ Киселев М.В. Психология пропаганды. [Электронный ресурс]. URL: psyfactor.org (дата обращения 17.01.2018).

Пропаганда *устрашения* отражает тяжесть последствий от нарушений правил дорожного движения, делая акцент на преимуществах правопослушного, безопасного поведения на дороге.

В то же время пропаганда безопасности дорожного движения может рассматриваться с различных точек зрения – общетеоретической, педагогической, психологической, правовой, социальной.

Большой вклад в исследование этого вопроса был сделан российским ученым И. К. Шахриманьяном, который указывал, что «пропаганда безопасности дорожного движения должна рассматриваться как подсистема большой и сложной системы профилактической деятельности органов внутренних дел. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий входит в широкую систему мер, направленных на поддержание общественного порядка в стране»¹.

В Толковом словаре русского языка термин «профилактика» определяется как совокупность предупредительных мероприятий, направленных на сохранение и укрепление нормального состояния, порядка.

Своеобразие и уникальность дорожно-транспортных преступлений, возникающих в процессе взаимодействия системы «человек – транспортное средство – дорога – среда», требует и особой системы мер их предупреждения. Успешное предупреждение нарушений правил дорожного движения исключило бы и дорожно-транспортные преступления. Именно нарушения правил дорожного движения и являются причинами дорожно-транспортных преступлений.

В деятельности ГИБДД метод *убеждения* присутствует в различных формах: непосредственной организаторской работе, согласовании, координации, разъяснениях, информирование, инструктирование, внушение, стимулирование, поощрение и т. д.

Убеждение – это воздействие на сознание и поведение людей через широкий комплекс воспитательных, разъяснительных, организационных, поощрительных мероприятий и обеспечивающий правомерность их поведения. *К формам убеждения* относятся обучение, правовая пропаганда, агитация, разъяснение, обмен опытом, своевременное реагирование на обращения, личный пример, моральное и материальное стимулирование и т. д.

Содержание метода убеждения разнообразно и выражается в воспитательной, организаторской и агитационно-пропагандистской

¹ Шахриманьян И.К. Деятельность органов внутренних дел по пропаганде безопасности дорожного движения: учеб. пособие. – М., 1979. С. 10.

работе, в разъяснении решений правительства, в критике антиобщественных поступков, в показе и распространении лучшего, передового опыта, в широкой системе поощрений. Разъяснение целей государства, проектов законов, правительственных программ, проводимых властью мероприятий и т. п. необходимо потому, что они затрагивают интересы большинства граждан и должны быть им понятны. Убеждение выступает и как средство профилактики правонарушений, укрепления государственной дисциплины. Убеждение – это процесс последовательно осуществляемых действий, который включает в себя следующие элементы: овладение вниманием, внушение, воздействие на сознание, разжигание интереса, возбуждение желания и т. д.¹

Метод принуждения – это психическое, физическое или материальное воздействие на сознание и поведение людей, добровольно не желающих соблюдать установленные нормы поведения, в целях понуждения их к должному поведению путем применения специальных мер².

Цель управления, достигнутая методом убеждения, основана на внутреннем убеждении управляемой стороны в верности его поведения и, соответственно, такой результат государственного управления прочнее и более ценен для общества. Кроме того, в случае достижения цели управления методом убеждения государству удастся избежать ущемления прав, свобод и законных интересов субъектов права, что также является немаловажным³.

Рассмотрим общетеоретические аспекты пропаганды безопасности дорожного движения.

Пропаганда (от лат. *propaganda* – подлежащее распространению) – распространение политических, философских, научных и других идей в обществе; в более узком смысле – формирование у масс определенного мировоззрения.

Информация (от латинского *information* – изложение, разъяснение) – сообщение сведения, осведомление о каком-то событии, факте, деятельности и т. д. В общем потоке массовой информации различают: когнитивную информацию (т. е. информацию, рассчитанную на выполнение функций информирования), ценностную (связанную с

¹ Еропкин М.И., Попов Л.Л. Административно-правовая охрана общественного порядка. – Л.: Лениздат, 1973. С. 161.

² Административное право: часть первая: учебник. – М.: ЦОКР МВД России, 2005. С. 162.

³ Там же. С. 164.

выполнением функции воспитания), инструктивную (связанную с выполнением функции организации поведения), тонизирующую (связанную с выполнением функции снятия напряжения) и коммуникативную (обеспечивающую реализацию функции передачи информации).

Агитация (от лат. *agitation* – приведение в движение, побуждение к ч.-л.) – воздействие на сознание, настроение, общественную активность масс. Агитация нацелена на правильное осознание гражданами своих ближайших интересов, ближайших потребностей, на их формирование с классовой, партийной или иной точки зрения. Агитации принадлежит преимущественная роль в формировании общественного сознания.

Отличительная особенность агитации – кратковременность интервала между призывом и действием, что, в частности, является одним из основных показателей эффективности агитации (т. е. чем меньше этот временной интервал, тем выше эффективность, и наоборот). Другим критерием служит массовость отклика на призыв. В качестве средств агитации можно назвать беседы, митинги, средства массовой информации, плакаты, карикатуры и т. п.

Иногда смешиваются понятия информации, пропаганды и агитационно-массовой работы. Однако агитация, информация и пропаганда имеют разные механизмы воздействия, используют разные приемы и методы. Если *пропаганда* безопасности дорожного движения нацелена на формирование научных представлений, то *агитация* призвана на основе научных знаний правильно оценивать существующее положение и подсказывать оптимальные формы поведения. Непонимание этих различий может не только снизить эффективность воздействия, но и вызвать отрицательный эффект. Вместе с тем понятия информации, агитации и пропаганды взаимосвязаны, достаточно тесно переплетаются на практике и входят в единое целое, именуемое идеологической деятельностью. Информация обладает тем характерным свойством, что сравнительно легко поддается количественному измерению (в частности, в битах), тогда как агитация и пропаганда могут иметь лишь качественную оценку по их результатам. В отличие от информации агитация и пропаганда обязательно несут в себе мощный идеологический заряд. Здесь нельзя сводить дело лишь к научно-техническим, нормативным и инструктивным аспектам. В противном случае смысл и суть работы по безопасности дорожного движения сильно обедняются. Агитация отличается от пропаганды повышенной

эмоциональностью, использованием различных массовых кампаний, а также возможностью прерываться. Пропаганда должна вестись постоянно – перерыв, даже кратковременный, отрицательно влияет на ее эффективность. При этом агитация неэффективна без предварительной (или параллельной) пропагандистской работы.

Научное *правовое* определение *пропаганде безопасности дорожного движения* дал в середине 1970-х гг. И.К. Шахриманьян¹. Его разработки легли в основу принятого сегодня определения *пропаганды безопасности дорожного движения*: «целенаправленная деятельность, осуществляемая субъектами пропаганды по распространению знаний, касающихся вопросов обеспечения безопасности дорожного движения, разъяснению законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, регламентирующих поведение участников дорожного движения»².

К субъектам пропаганды безопасности дорожного движения относится «государственная система обеспечения безопасности дорожного движения и, прежде всего, ее рабочий орган – Госавтоинспекция МВД СССР». *Обобщенный объект* – «все население страны»³.

О том, что является объектом пропаганды, существует два мнения: 1) только участники дорожного движения⁴ и 2) все компоненты дорожного движения: *человек – автомобиль – дорога*⁵. Например, руководители автохозяйств, с которыми проводится работа по разъяснению нормативных актов, выступают не как участники дорожного движения, а как должностные лица, от действий которых зависит безопасность дорожного движения; члены добровольной народной дружины по безопасности дорожного движения при проведении с ними инструктажей выступают как объекты пропаганды, а при про-

1 Шахриманьян И.К. Указ. соч. С. 7.

2 Наставление по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения (утв. приказом МВД России от 02.12.2003 № 930).

3 Шахриманьян И.К. Указ. соч. С. 9.

4 Инструкция по организации работы отделов, отделений, групп пропаганды Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (утв. приказом МВД России от 13.01.1999 № 20).

5 Жулев В.И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий. – М., 1989. С. 186.

ведении ими занятий с детьми – как субъекты. Поэтому обобщенным объектом пропаганды безопасности дорожного движения правильнее назвать все население страны. С точки зрения общих целей профилактической работы органов внутренних дел, обобщенной целью пропаганды безопасности дорожного движения можно назвать *предупреждение аварийности на автотранспорте*.

Исходя из опыта деятельности подразделений пропаганды безопасности дорожного движения Госавтоинспекции МВД России, можно сформулировать перечень *задач пропаганды безопасности дорожного движения*:

- информирование населения о государственной политике в области безопасности дорожного движения, о направлениях деятельности Госавтоинспекции;

- формирование у участников дорожного движения правосознания и культуры в области дорожного движения, установление партнерских взаимоотношений между участниками дорожного движения и сотрудниками Госавтоинспекции;

- разъяснение законодательства, действующего в сфере дорожного движения, правил, нормативов и стандартов, относящихся к обеспечению безопасности дорожного движения; распространение социально-правовых и технических знаний по обеспечению безопасности дорожного движения;

- создание режима делового партнерства и взаимного доверия со средствами массовой информации;

- организация социально-профилактических и воспитательно-пропагандистских мероприятий по формированию у населения знаний, умений и навыков безопасного поведения на улицах и дорогах;

- мотивация внедрения новых форм пропаганды безопасности дорожного движения;

- профилактика детского дорожно-транспортного травматизма;

- «пропаганда пропаганды»¹, т. е. вовлечение в деятельность по пропаганде безопасности дорожного движения граждан, организаций, учреждений, государственных и общественных объединений и т. п.

К *специфическим задачам Госавтоинспекции* как координирующего и направляющего органа в этой области авторы относят:

¹ Термин, введенный И.К. Шахриманьяном. (Шахриманьян И.К. Организация управляющего воздействия Государственной автомобильной инспекции на участников дорожного движения. – М., 1977. С. 13).

– поднятие престижа и авторитета службы Госавтоинспекции, организация деятельности по созданию отличительного образа подразделений Государственной инспекции;

– координация взаимодействия с федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, подразделениями органов внутренних дел, органами местного самоуправления, образовательными организациями, общественными объединениями, средствами массовой информации;

– контроль деятельности по пропаганде безопасности дорожного движения.

К средствам пропаганды относятся: устные выступления («живое слово лектора»), технические средства (видео, магнитофон, компьютер и т. д.), а также средства массовой информации. Средства сами по себе указывают на некоторые *виды* пропагандистских действий. Однако понятие «вид пропаганды» шире, чем понятие средства пропаганды, хотя оба понятия тесно связаны между собой.

К видам и формам пропаганды относятся: наглядно-изобразительная, устная (лекционная), с помощью средств массовой информации (печатных и электронных), видео-кино-фотопропаганда, художественная, выставочная, научно-техническая, организация творческих конкурсов и массовых мероприятий. Охарактеризованные выше средства и виды пропаганды редко применяются каждый в отдельности. Чаще они сочетаются в зависимости от содержания, которое нужно передать, а также от социального статуса аудитории и технических возможностей пропаганды.

Метод пропагандистской деятельности – способ осуществления пропаганды, зависящий от конкретной ситуации и конкретного использования средств пропаганды. В пропагандистских целях могут использоваться почти все методы, применяемые в педагогике (беседа, дискуссия, лекция, использование книг и периодических изданий), методы воздействия на отдельных индивидов и группы людей, а также методы, применяемые в управлении и т. д. Среди методов пропагандистской работы можно назвать следующие: лекцию, беседу, встречу, дискуссию, театрализованные формы (декламация, театр), выставку, парад, праздничное оформление и пр. В рамках одного из указанных методов можно применять совместно либо поочередно средства пропагандистской коммуникации.

Понятие *эффективности пропаганды* в наиболее общем виде означает отношение полученного результата к цели действия.

В последнее время задачи оценки *эффективности пропаганды* и рекламы не ограничиваются анализом совокупного результата, а трактуются как достижение заданной степени влияния на совокупный результат. Эффективность пропаганды проявляется прежде всего в степени влияния на сознание, взгляды, убеждения, действия людей. Она может определяться также степенью согласованности воздействия всей системы пропаганды для достижения совокупного результата.

В анализе эффективности пропаганды и рекламы можно выделить три класса задач: первый относится к случаю, когда эффективность пропаганды определяется через оценку достижения заданной цели в заданное время и в определенных условиях; второй связан с оценкой воздействия отдельных элементов (видов, форм, методов) системы пропаганды на ее конечный результат; третий предполагает сравнительный анализ степени влияния отдельных направлений и форм пропаганды и рекламы на изменение характеристик их объектов и определение на этой основе способов их оптимального взаимодействия.

Таким образом, достичь положительного результата в деле пропаганды безопасности дорожного движения можно только опираясь на нормативно закреплённую *систему пропагандистской деятельности*¹, основывающуюся на единых понятиях, принципах, приемах и методических подходах, указанных выше. Итак, *систему пропаганды безопасности дорожного движения* можно определить как совокупность единых, нормативно закреплённых целей, задач, принципов, функций, методов и приемов пропаганды, способов оценки эффективности данной работы.

Система пропаганды должна найти ответ на вопрос о том, кто и в какой степени должен и может заниматься пропагандистской работой. Как распределить функции между различными субъектами системы обеспечения безопасности дорожного движения, между подразделениями и службами органов внутренних дел и подразделениями Госавтоинспекции, между сотрудниками отделов пропаганды и работы с общественностью.

¹ В данном случае система, по Словарю русского языка С.И. Ожегова, есть нечто целое, представляющее собой единство закономерно расположенных и находящихся во взаимной связи частей.

4.2. Характеристика деятельности отдела пропаганды безопасности дорожного движения и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма Управления правового регулирования и пропаганды безопасности дорожного движения ГУОБДД МВД России

Обеспечение безопасности дорожного движения в Российской Федерации является частью системы национальной безопасности страны и включает в себя определение национальных интересов в сфере дорожного движения, выявление факторов, создающих угрозу этим интересам, формирование системы противодействия негативным факторам и угрозам в этой сфере, определение комплекса мер, способных качественно повысить уровень безопасности дорожного движения в России, привести его в соответствие с мировыми стандартами. Основные элементы ее организационной основы – вся вертикаль власти от президента до гражданина, принимающего участие в обеспечении безопасности дорожного движения в России, в соответствии с действующим законодательством. В соответствии с этим решение проблем безопасности дорожного движения следует рассматривать как одну из первоочередных задач государства.

Отдел пропаганды безопасности дорожного движения и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма управления правового регулирования и пропаганды безопасности дорожного движения (отдел ПБДД и ПДДТТ УПРиП БДД) является структурным подразделением ГУОБДД МВД России.

ГУ ОБДД МВД России – самостоятельное структурное подразделение центрального аппарата Министерства внутренних дел Российской Федерации, обеспечивающее и осуществляющее в пределах своей компетенции функции Министерства по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в области обеспечения безопасности дорожного движения. Оно является федеральным органом управления Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и возглавляет систему Госавтоинспекции.

Основными задачами ГУОБДД МВД России (Главного управления) являются:

1. Подготовка предложений по формированию основных направлений государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения.

2. Совершенствование нормативно-правового регулирования в области обеспечения безопасности дорожного движения.

3. Совершенствование государственного контроля и надзора в области обеспечения безопасности дорожного движения.

4. Координация деятельности федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Отдел ПБДД и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма (далее – Отдел) в структуре ГУОБДД создан в целях организации и непосредственного взаимодействия с другими подразделениями МВД России, федеральными органами исполнительной власти, средствами массовой информации для информационного обеспечения деятельности Главного управления и непосредственно подчиненных ему подразделений, формирования позитивного общественного мнения о деятельности Госавтоинспекции, поднятия престижа сотрудников ГИБДД.

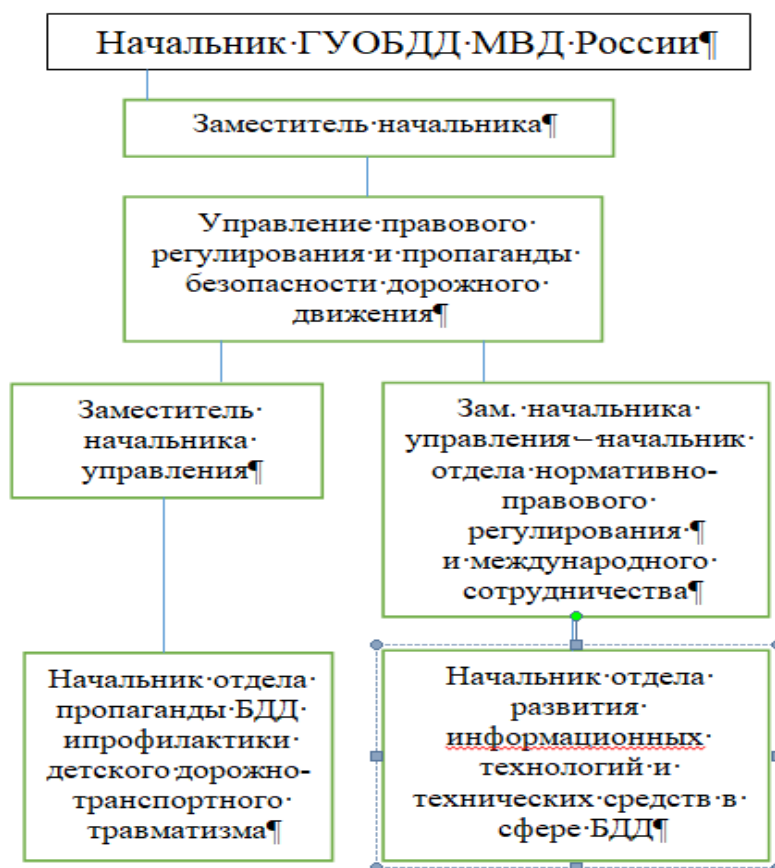


Рис. 4. Фрагмент организационной структуры ГУОБДД МВД России

Работа по пропаганде безопасности дорожного движения, как было указано выше, ведется с 1932 г. в соответствии с циркуляром Главного управления Рабоче-крестьянской милиции при Совете

народных комиссаров РСФСР от 25 мая 1932 г. № 36. Этим документом были организованы специальные межведомственные Комиссии по вопросам организации *пропаганды безопасности дорожного движения*. Поэтому день 25 мая считается днем образования службы пропаганды безопасности дорожного движения.

В настоящее время порядок организации деятельности Госавтоинспекции МВД России по пропаганде безопасности дорожного движения определен Наставлением по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения. Этим документом также определены *цели и задачи*, стоящие перед Госавтоинспекцией в области социально-профилактической и воспитательно-пропагандистской деятельности по укреплению дисциплины участников дорожного движения, по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и снижению тяжести их последствий, а также основные *направления деятельности по пропаганде, формы и методы* осуществления деятельности по пропаганде, особенности деятельности подразделений пропаганды Госавтоинспекции.

В соответствии с Наставлением:

– пропаганда безопасности дорожного движения представляет собой *целенаправленную деятельность, осуществляемую субъектами пропаганды по распространению знаний, касающихся вопросов обеспечения безопасности дорожного движения, разъяснению законодательства, правовых норм, регламентирующих поведение участников дорожного движения, осуществляемая подразделениями Госавтоинспекции, образовательными и общественными организациями, средствами массовой информации в целях предупреждения аварийности*;

– субъектами пропаганды являются подразделения Госавтоинспекции, СМИ, автотранспортные предприятия, общественные объединения, деятельность которых связана с дорожным движением, а также образовательные организации;

– объектом пропаганды является как все общество в целом, так и отдельные социальные группы, индивиды, их объединения.

Правовую основу деятельности Отдела составляют Конституция Российской Федерации, общепризнанные принципы и нормы международного права, федеральные конституционные законы, федеральные законы и иные правовые акты Российской Федерации, норматив-

ные акты МВД России, ГУОБДД МВД России, Положение об Отделе пропаганды.

Основными *задачами* Отдела являются:

- организационно-методическое руководство деятельностью подразделений Госавтоинспекции по выполнению возложенных на них обязанностей, входящих в сферу деятельности отдела;
- разъяснение действующего законодательства в сфере дорожного движения, формирование положительного общественного мнения о деятельности Госавтоинспекции;
- информирование граждан о государственной политике в области обеспечения безопасности дорожного движения и мерах по ее реализации;
- разработка основных направлений совершенствования деятельности подразделений Госавтоинспекции, организация внедрения передового опыта и прогрессивных форм в пропаганде безопасности дорожного движения.
- взаимодействие с другими подразделениями МВД России по вопросам, касающимся деятельности Отдела;
- взаимодействие с федеральными органами исполнительной власти, другими ведомствами, организациями и общественными объединениями по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения.

Организация деятельности Отдела подчинена выполнению возложенных на него функций, таких как:

- осуществление организационно-методического руководства и контроля за деятельностью подразделений пропаганды территориальных органов управления Госавтоинспекции по субъектам Российской Федерации;
- содействие в организации работы по обучению граждан всех возрастных категорий правилам дорожного движения;
- организация профессиональной подготовки и переподготовки сотрудников подразделений пропаганды;
- участие в подготовке предложений по совершенствованию деятельности Госавтоинспекции;
- организация и проведение мероприятий, направленных на пропаганду безопасного поведения участников дорожного движения;
- подготовка для федеральных СМИ материалов об основных задачах и направлениях деятельности Госавтоинспекции, изменениях

нормативной базы, действующей в сфере дорожного движения, статистических и оперативных данных;

- организация публикаций и выступлений на радио и телевидении руководства и сотрудников ГУОБДД МВД России;

- осуществление анализа выступлений в СМИ;

- организация выпуска и распространения кино-, видео-, аудио- и печатной продукции, товаров народного потребления и сувениров, пропагандирующих Правила дорожного движения;

- организация и участие в проведении всероссийских смотров, конкурсов, соревнований среди участников дорожного движения, а также конференций, семинаров, выставок и других массовых мероприятий;

- организация взаимодействия Госавтоинспекции с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти, ведомствами, предприятиями и организациями по вопросам профилактики дорожно-транспортного травматизма;

- разработка и реализация программ по привлечению денежных средств на финансирование мероприятий по пропаганде безопасности дорожного движения, контроль за их расходованием;

- организация работы общественного совета при ГУОБДД МВД России;

- организация взаимодействия ГУОБДД МВД России с секцией Госавтоинспекции совета ветеранов Российской полиции.

В целях реализации основных задач и функций Отдел взаимодействует с подразделениями различных организаций и ведомств.



Рис. 5. Направления взаимодействия отдела ПБДД и взаимодействия со СМИ

Как следует из вышеизложенного, в деятельности Отдела можно выделить два основных направления:

1. Разъяснение действующих норм и правил, целей и задач, прав и обязанностей Госавтоинспекции, помощь населению в получении навыков безопасного поведения;
2. Работа по снижению уровня детского дорожно-транспортного травматизма.

Мониторинг общественного мнения по проблемам обеспечения безопасности дорожного движения показывает, что подавляющее большинство граждан получает информацию о деятельности Госавтоинспекции из программ радио и телевидения, в которых принимают участие сотрудники Госавтоинспекции, из интернета, а также из центральных и местных газет и журналов (мониторинг общественного мнения по проблемам безопасности дорожного движения проводится в соответствии с ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах»).

Основными направлениями взаимодействия сотрудников Отдела ПБДД со СМИ являются:

- мониторинг и анализ материалов СМИ, сети «Интернет» о деятельности Госавтоинспекции, её должностных лиц, их взаимодействие с институтами гражданского общества;

– оперативное реагирование на резонансные информационные поводы в деятельности Госавтоинспекции, прогнозирование информационной обстановки, подготовка предложений по ее позитивному изменению;

– подготовка пресс-конференций, брифингов, «круглых столов», «прямых линий» и других мероприятий с участием руководителей территориальных подразделений Госавтоинспекции МВД России;

– обеспечение взаимодействия с представителями институтов гражданского общества, СМИ, информационных ресурсов в сети «Интернет», блогосферы по вопросам находящимся в компетенции Госавтоинспекции МВД России;

– содействие выпуску кино-, видеофильмов, аудиовизуальных передач на телевидении и радио, произведений художественной, документальной и другой литературы, публикаций в печати, рассказывающих о деятельности сотрудников Госавтоинспекции, направленных на привлечение внимания широких слоев населения к проблеме обеспечения безопасности дорожного движения, формирование у населения правосознания и культуры в области дорожного движения;

– анализ запросов СМИ, определение круга актуальных вопросов в области обеспечения БДД, интересующих граждан;

– учет критических выступлений, тематическое планирование и опережающее освещение злободневных тем в СМИ, незамедлительное реагирование на материалы в СМИ, информационно-телекоммуникационной сети «Интернет», содержащие информацию критического и проблемного характера, а также недостоверные сведения о деятельности Госавтоинспекции. Подготовка аннотаций к критическим публикациям с предложениями по решению поставленных проблем и информацией о принятых мерах;

– обеспечение функционирования официальных сайтов управлений Госавтоинспекции МВД по республикам, ГУ (У) МВД по иным субъектам Российской Федерации;

– подготовка и информационное сопровождение участия ГИБДД в социальных акциях, спецпроектах и иных мероприятиях по снижению уровня дорожно-транспортного травматизма, повышению доверия к сотрудникам Госавтоинспекции;

– наполнение тематических рубрик ведомственных интернет-сайтов, иных интернет-ресурсов МВД России сведениями, преду-

смотренными требованиями законодательства Российской Федерации и нормативных актов МВД России¹.

Деятельность по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма тесно связана с понятием *педагогической пропаганды безопасности дорожного движения*. Под ней понимается *распространение важнейших сведений (просвещение) по вопросам безопасности дорожного движения, образования и воспитания культуры безопасного поведения на дороге населения*.

Деятельность по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма осуществляется в тесном взаимодействии с другими подразделениями органов внутренних дел, органами управления образованием, здравоохранения, СМИ, общественными объединениями и занимает ведущее место в работе территориальных подразделений Госавтоинспекции по пропаганде безопасности дорожного движения.

Основными направлениями профилактики детского дорожно-транспортного травматизма являются анализ и планирование, организационно-методическое сопровождение образовательных организаций.

Учёт и анализ дорожно-транспортных происшествий с участием детей, выявление причин и условий их возникновения проводится дифференцированно по категориям участников дорожного движения (пешеход, водитель велосипеда, мопеда, мотоцикла, пассажир легкового, грузового автомобиля, маршрутного транспорта), возрасту, месту учёбы, месту жительства, времени и месту совершения. О состоянии аварийности с участием детей и подростков и о рекомендуемых мероприятиях по предупреждению дорожно-транспортного травматизма среди несовершеннолетних информируются подразделения Госавтоинспекции, органы исполнительной власти и органы образования различного уровня.

Планирование и организация деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма осуществляется совместно с органами образования на основании совместных нормативных документов и планов.

Содержанием *организационно-методического сопровождения* является оказание помощи и поддержки педагогам образовательных

¹ Указ Президента РФ от 10.08.2011 № 1060 «Об утверждении перечня информации о деятельности Министерства внутренних дел Российской Федерации, размещаемой в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет».

организаций в педагогической деятельности, направленной на привитие детям культуры и навыков безопасного поведения на дороге.

В то же время, осуществление службой пропаганды БДД Госавтоинспекции МВД России методической поддержки, которая является частью непрерывного повышения квалификации педагогов, способствует освоению педагогами содержания обучения на основе рациональных методов обучения с использованием доступных средств обучения. Обмен опытом между педагогами и сотрудниками пропаганды безопасности дорожного движения осуществляется путем участия в научно-практических семинарах и конференциях.

Методическая и практическая помощь, оказываемая подразделениями Госавтоинспекции органам исполнительной власти и органам образования, реализуется по следующим направлениям:

- организация работы «базовых» образовательных организаций по целенаправленному обучению детей и подростков основам дорожной безопасности;
- организация деятельности учебно-методических центров на базе автогородков в системе основного и дополнительного образования детей;
- рецензирование периодических специализированных изданий, печатной и наглядной продукции по профилактике ДДТТ выпускаемых различными организациями, в том числе в рамках региональных и федеральных целевых программ;
- разработка учебных программ, тематических планов, методических пособий;
- обобщение опыта работы образовательных организаций по изучению основ безопасности дорожного движения, распространению положительного опыта.

Таким образом, отдел пропаганды безопасности дорожного движения и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма УПР и ПБДД движения является головным подразделением, организующим и регулирующим всю работу по линии пропаганды безопасности дорожного движения в подразделениях Госавтоинспекции системы МВД Российской Федерации.

Исходя из решаемых подразделениями пропаганды задач, сотрудник подразделения пропаганды безопасности дорожного движения должен иметь навыки журналистского дела и юриспруденции, владеть современными компьютерными технологиями для получения оперативной информации, знать основы политологии, социологии,

рекламы, психологии, педагогики, что очень важно, обладать компетенциями по всем направлениям деятельности Госавтоинспекции.

К современным специалистам по пропаганде безопасности дорожного движения Министерство внутренних дел и общественность предъявляют очень высокие требования. Мотивом таких высоких требований является прямое взаимодействие между ГИБДД МВД России и участниками дорожного движения. Качественная гуманитарная подготовка сотрудника подразделения пропаганды безопасности дорожного движения позволяет влиять на формирование общественного мнения в стране для создания положительного имиджа сотрудника ГИБДД.

Самым эффективным инструментом управления государством и обществом всегда является информация. Это важнейший фактор влияния на любые процессы, протекающие в современном обществе. Практика доказывает, что хорошо поставленная информационная работа – важная составная часть технологии управления. Основой социальной информации является информация политическая. Она охватывает взгляды, суждения и оценки, которые способны влиять на образ мыслей и поступки людей в соответствии с политическими интересами общества в целом или отдельных его слоёв.

Этот тезис как нельзя лучше оправдывает требования к современному руководителю территориальных органов Госавтоинспекции, а также руководителям подразделений пропаганды безопасности дорожного движения. К ним предъявляются такие требования, как обладание системой правовых, педагогических, нравственных, эстетических взглядов и идей, владение коммуникативными навыками, умение строить взаимоотношения с прессой.

Вопросы и задания для самоконтроля

1. Перечислите основные задачи ГУОБДД МВД России.
2. Какой день считается днем образования службы пропаганды безопасности дорожного движения?
3. Каким нормативным документом в настоящее время определен порядок организации деятельности Госавтоинспекции МВД России по пропаганде безопасности дорожного движения?
4. Раскройте понятия пропаганды безопасности дорожного движения, объектов и субъектов безопасности дорожного движения в соответствии с действующим нормативным документом.
5. Перечислите основные задачи отдела пропаганды безопасности дорожного движения и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.
6. Перечислите основные функции отдела пропаганды безопасности дорожного движения и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.
7. С какими подразделениями взаимодействует отдел пропаганды безопасности дорожного движения и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма?
8. Какие два основных направления можно выделить в деятельности отдела пропаганды безопасности дорожного движения и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма?
9. Назовите основные направления деятельности по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.
10. По каким направлениям реализуется методическая и практическая помощь, оказываемая подразделениями Госавтоинспекции МВД России органам исполнительной власти и органам образования?

Глава 5

РАБОТА ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ПРОПАГАНДЫ СО СРЕДСТВАМИ МАССОВОЙ ИНФОРМАЦИИ

5.1. Правовая основа взаимодействия Госавтоинспекции МВД России со средствами массовой информации

На современном этапе федеральным законом «О полиции» закреплены принципы деятельности полиции. Ими являются принципы *открытости и публичности*, а также использования достижений науки и техники, современных технологий и информационных систем. Кроме этого существует норма о том, что «полиция регулярно информирует государственные и муниципальные органы, граждан о своей деятельности через средства массовой информации, информационно-телекоммуникационную сеть Интернет» (ч. 3 ст. 8). При осуществлении своей деятельности полиция стремится обеспечивать общественное доверие к себе и поддержку граждан (ст. 9). При этом «действия сотрудников полиции должны быть обоснованными и понятными для граждан». Предоставление гражданам информации о деятельности органов внутренних дел нормативно регламентировано ведомственными приказами¹.

Правовой основой участия средств массовой информации в пропаганде безопасности дорожного движения являются закон Российской Федерации от 27 декабря 1991 г. № 2124-1 «О средствах массовой информации» (далее – Закон о СМИ). Закон о СМИ регулирует отношения, возникающие в связи с распространением государственными средствами массовой информации материалов или сообщений о деятельности органов государственной власти Россий-

¹ Приказы МВД России 30.08.2011 № 975 «Об организации и проведении отчетов должностных лиц территориальных органов МВД России»; от 27.10.2015 № 1010 «Об утверждении Порядка организации работы по обеспечению доступа к информации о деятельности Министерства внутренних дел Российской Федерации»; от 11.12.2015 № 1165дсп «Об организации информационного сопровождения деятельности территориальных органов Министерства внутренних дел Российской Федерации»; от 26.02.2018 №109 «О порядке размещения информации о деятельности Министерства внутренних дел Российской Федерации в информационно-телекоммуникационной сети “Интернет”»; от 26.06.2018 № 400 «О предоставлении информации по фактам происшествий с участием сотрудников органов внутренних дел Российской Федерации, федеральных государственных служащих и работников системы МВД России».

ской Федерации и субъектов Российской Федерации. Закон предусматривает запрет цензуры и создаёт юридические возможности для учреждения независимых газет, журналов, агентств новостей, радио- и телепрограмм. Закон запрещает любую цензуру массовой информации, предварительное согласование сообщений и материалов, наложение запретов на распространение информации и злоупотребление свободой массовой информации.

Этот закон устанавливает порядок регистрации СМИ, основания для приостановления или прекращения деятельности СМИ, выдачи лицензии на вещание, распространение рекламы. Законом закреплены права и обязанности журналистов, редакторов и издателей СМИ. За нарушения в сфере СМИ закон предусматривает ответственность предприятий и общественных объединений, учредителей, издателей, журналистов, авторов сообщений и информационных материалов.

В статье 2 Закона о СМИ закреплены *основные понятия*, так:

- под *массовой информацией* понимаются предназначенные для неограниченного круга лиц печатные, аудио-, аудиовизуальные и иные сообщения и материалы;

- под *средством массовой информации* понимается периодическое печатное издание, сетевое издание, телеканал, радиоканал, телепрограмма, радиопрограмма, видеопрограмма, кинохроникальная программа, иная форма периодического распространения массовой информации под постоянным наименованием (названием);

- под *периодическим печатным изданием* понимается газета, журнал, альманах, бюллетень, иное издание, имеющее постоянное наименование (название), текущий номер и выходящее в свет не реже одного раза в год;

- под *радио-, теле-, видео-, кинохроникальной программой* понимается совокупность периодических аудио-, аудиовизуальных сообщений и материалов (передач), имеющая постоянное наименование (название) и выходящая в свет (в эфир) не реже одного раза в год;

- под *сетевым изданием* понимается сайт в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет", зарегистрированный в качестве средства массовой информации в соответствии с настоящим Законом;

- под *обязательными общедоступными телеканалами* и (или) радиоканалами понимаются телеканалы и (или) радиоканалы, которые определяются в соответствии с настоящим Федеральным законом

и подлежат распространению во всех средах вещания без взимания платы с потребителей (телезрителей, радиослушателей) за право просмотра, прослушивания.

Деятельность подразделений пропаганды безопасности дорожного движения по выстраиванию взаимоотношений со СМИ заключается в эффективном управлении внутренней и внешней информацией, установлении дружеских контактов со всеми общественными структурами через средства массовой информации. Специалисты службы пропаганды безопасности дорожного движения ГИБДД МВД России и журналисты считают себя в повседневной работе коллегами и партнерами. Пользуясь различными формами подачи материала, они предоставляют обществу информацию об изменениях в законодательстве, изменениях маршрутов движения транспорта, профилактических мероприятиях, проводимых совместно со СМИ и другими субъектами профилактики дорожно-транспортного травматизма (пресс-релизы, информативно-справочный материал, комментарии с места событий и т. п.). Средства массовой информации используют этот материал для создания обширного спектра новостных лент, определяющих «общественную» повестку дня. Информационное поле, создаваемое в рамках совместной коммуникации, как правило, представляет зону взаимного интереса и взаимной ответственности.

Коммуникации Госавтоинспекции со СМИ можно разделить по направлениям:

- организация мероприятий для СМИ;
- совместные со СМИ мероприятия;
- комплексные информационные кампании в Интернет-СМИ;
- публикация согласованной информации;
- консультации по написанию тематических материалов, требующих специфических знаний.

Основной причиной поиска взаимодействия Госавтоинспекции со СМИ по линии пропаганды безопасности дорожного движения является ограниченный бюджет, либо полное отсутствие финансирования этого направления. Огромный поток самой разнообразной информации отодвигает профилактическую информацию, предоставляемую Госавтоинспекцией, на дальний рубеж. В этом случае следует применять комплекс методов, который поможет заинтересовать журналистов.

Задача по информационному сопровождению в средствах массовой информации и информационно-телекоммуникационной сети

«Интернет» деятельности Госавтоинспекции по обеспечению безопасности дорожного движения и профилактике дорожно-транспортного травматизма возложена на отделы, отделения, группы по пропаганде безопасности дорожного движения региональных подразделений Госавтоинспекции МВД России.

Также важной задачей подразделений по пропаганде безопасности дорожного движения Госавтоинспекции МВД России при освещении деятельности территориальных органов является формирование *положительного имиджа Госавтоинспекции*.

Инспектор по пропаганде безопасности дорожного движения, отвечающий за взаимодействие Госавтоинспекции со СМИ, должен быть компетентным специалистом, понимать алгоритм их работы и уметь правильно представлять информацию.

На основании Закона о СМИ редакция имеет право запрашивать информацию о деятельности государственных органов, органов местного самоуправления, организаций, общественных объединений, их должностных лиц.

Согласно требованиям Закона о СМИ:

- запрос информации возможен как в устной, так и в письменной форме;
- запрашиваемую информацию обязаны предоставлять руководители органов, организаций и их заместители, сотрудники пресс-служб, либо другие уполномоченные лица в пределах их компетенции;
- срок рассмотрения запроса СМИ составляет от момента получения – до 7 дней;
- отказ в предоставлении запрашиваемой информации возможен, только если она содержит сведения, составляющие государственную, коммерческую или иную специально охраняемую законом тайну. Уведомление об отказе вручается представителю редакции в трехдневный срок со дня получения письменного запроса информации;
- отсрочка в предоставлении запрашиваемой информации допустима, если требуемые сведения не могут быть предоставлены в семидневный срок. Уведомление об отсрочке вручается представителю редакции в трехдневный срок со дня получения письменного запроса информации.

*Алгоритм предоставления информации
по письменному запросу редакции (согласно закону о СМИ)*

1. Подготовка запроса (ст. 39):

- адресовать руководителю госоргана (организации), общественного объединения или соответствующей службы (ст. 39);
- запрос должен касаться госоргана, общественных объединений или соответствующих служб.
- пописать запрос у редактора (заместителя)

2. Ожидание ответа:

- до 3-х дней (срок, в который должно быть направлено уведомление в СМИ об отсрочке или об отказе (с указанием причины) – ст. 40);
- до 7-ми дней (срок, в который должна быть предоставлена информация – ст. 39).

3. Реакция на отсутствие удовлетворительного ответа:

- обращение с жалобой в вышестоящий орган;
- обращение в суд с требованием устранить допущенные нарушения Закона о СМИ, возместить понесенные редакцией убытки (ч. 3 ст. 61);
- обращение в прокуратуру с жалобой на несоблюдение законодательства.

4. Ответственность виновных:

- дисциплинарная (ст. 58 Закона о СМИ);
- административная (ст. 5.39 КоАП РФ, ст. 206 ГК РФ);
- гражданская (ст. 15, 16 ГК РФ);
- уголовная (ст. 140 УК РФ),

В то же время взаимоотношения со СМИ имеют некоторые ограничения, определяемые степенью официальности, конкретными целями и задачами Министерства внутренних дел. Регламентирован информационный контент МВД указом Президента «Об утверждении Перечня информации о деятельности Министерства внутренних дел Российской Федерации, размещаемой в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»».

5.2. Формы взаимодействия ГИБДД со СМИ

Совершенствование информационной политики Госавтоинспекции МВД России требует регулярного, широкого информирования

СМИ и общественности о текущей деятельности ГИБДД по территориальной принадлежности.

Формы построения взаимоотношений со СМИ очень обширны и разнообразны. Как правило, коммуникации начинаются с неформальной встречи руководителя Госавтоинспекции с журналистами (главными редакторами СМИ) для того, чтобы понять их отношение к проблеме обеспечения безопасности дорожного движения и выстроить партнерские отношения.

Очень эффективными формами взаимодействия являются конференции, круглые столы, дискуссии с участием представителей средств массовой информации.

Профессиональные праздники – это важное церемониальное событие, посвященное юбилею или просто очередной дате в истории Госавтоинспекции. Как правило, празднование проводится для повышения значимости деятельности ГИБДД, повышения имиджа службы. Презентация события такого рода с участием СМИ позиционируют Госавтоинспекцию в общественной среде.

Наиболее удобный формат взаимодействия ГИБДД со СМИ – организация и проведение пресс-мероприятий: пресс-конференций, брифингов и «круглых столов».

Пресс-конференции и брифинги – это мероприятия для средств массовой информации (СМИ), проводятся в случае каких-либо значительных событий, требующих срочного освещения. Таким информационным поводом может выступать практически любое событие: изменения административного законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения, изменение правил дорожного движения, ограничение движения транспорта на важном участке дорожной инфраструктуры, обнародование результатов резонансного дорожно-транспортного происшествия, массовое мероприятие, планирующееся в ближайшее время, юбилей службы; реакция на какое либо внешнее событие.

Цели проведения пресс-конференции могут быть следующие:

– предоставление средствам массовой информации достоверной, и комментирующей информации о событии, явлении, проекте и пр. Авторитетность источника новостей определяет достоверность сведений и дает возможность журналистам не только обрести информацию «из первых уст», но и получить комментарии компетентных экспертов;

- информирование максимального количества СМИ о наиболее важных новостях, связанных с деятельностью Госавтоинспекции;
- привлечение внимания к профилактической деятельности ГИБДД;
- инициирование подготовки серии статей о Госавтоинспекции;
- организация интервью с руководителем Госавтоинспекции после пресс-конференции;
- налаживание эффективного взаимодействия с представителями СМИ, которое невозможно без личного контакта с журналистами.

В процессе информационной подготовки пресс-конференции важно иметь следующие документы:

- сценарий;
- хронометраж мероприятия, с примерным временем на выполнение каждого пункта сценария;
- пресс-релиз и анонс пресс-конференции (как минимум два анонса с раскрытием интересных подробностей, указанием выступающих (если они известны), места и времени проведения пресс-конференции, контактов пресс-службы); (Рекомендуемый срок – за 2 недели до мероприятия.)
- тексты речей ведущего пресс-конференции и выступающих;
- список из 6–7 вопросов с изложением основных пунктов позиционирования объекта (вопросы перед пресс-конференцией распределяются среди «своих» и задаются первыми, сразу же после того, как по сценарию пресс-конференции переходят к вопросам); (Рекомендуемый срок – за 1 недели до мероприятия.)

Лучшие дни для проведения пресс-конференций – вторник, среда, четверг.

Лучшее время – с 11 до 16 часов.

Важно при назначении даты пресс-конференции убедиться в отсутствии запланированных на этот день более важных городских мероприятий.

Эти меры продиктованы длительным опытом взаимодействия МВД и СМИ.

Важным аспектом в подготовке мероприятия является *выбор места* его проведения. Как правило, местом проведения пресс-конференций ГИБДД являются официальные представительства ведомства, т. е. специально оборудованный для проведения такого рода

мероприятий зал Госавтоинспекции МВД России с достаточным количеством мест для размещения журналистов и их телекамер. Обычный формат проведения такого мероприятия – от 20 минут до 1 часа. Причем часовая продолжительность является предельной.

Следующим важным шагом подготовки пресс-конференции является написание и размещение *пресс-релиза*. Сотрудник, отвечающий за подготовку пресс-релиза, должен понимать, что, направляя пресс-релиз до проведения пресс-конференции, средствам массовой информации буквально предлагается макет будущего материала. Обладая вашим пресс-релизом, журналист может добавить свой материал и представить уже готовый репортаж. Надо также понимать, что часто СМИ публикуют информацию в своей сводке новостей о прошедшем в городе мероприятии без посещения пресс-конференции.

Важно учесть, что при составлении пресс-релиза необходимо поставить две даты – время написания и время опубликования. Поскольку пресс-конференция в определенных случаях может быть отменена, для того, чтобы не подводить тех журналистов, которые готовят материалы без посещения мероприятий, важно отметить вторую дату и указать контактное лицо (имя и телефон человека, к которому можно обращаться с вопросами).

Чтобы информационная ценность пресс-релиза была достаточно высока, важно представить новость в контексте последних общественных событий, исследований или социальных тенденций. Следует предоставлять информацию, которая может дополнить новость, сделать ее привлекательной для читателей: цитаты сотрудников полиции, данные исследований, статистические данные, графические схемы, таблицы, изображения, ссылки и т. д., а также экспертное мнение (пресс-релизы позволяют сотруднику Госавтоинспекции стать источником экспертного мнения)¹.

В то же время важно помнить о постоянных изменениях в основных инструментах донесения необходимой информации до современного общества. В связи с этим для удобства журналистов – пользователей современных гаджетов важно изготoвить простой пресс-релиз и электронную версию (более короткий текст с конкретными фактами).

¹ Носкова Л.Г. Организация подготовки и проведения пресс-конференций, брифингов и интервью руководителями органов внутренних дел: учеб.-метод. пособие. – М.: Акад. упр. МВД России, 2012. – 48 с.

Следующим, не менее важным этапом мероприятия является *встреча журналистов*. На этом этапе следует задействовать наиболее приветливых и аккуратных сотрудников, в обязанность которых войдут приветствие гостей, регистрация их в списке приглашенных, выдача комплекта раздаточных материалов и сувениров, ответы на все вопросы, связанные с организацией мероприятия.

Комплект раздаточных материалов и сувениров может включать в себя пресс-релиз, информационный листок об официальных лицах, которые будут выступать; копии речей, произнесенных на пресс-конференции; буклет о территориальном подразделении Госавтоинспекции; фотографии, копии предыдущих статей об этом органе; DVD-материалы.

Этап распределения ролей предполагает наличие в президиуме не менее двух представителей Госавтоинспекции: ведущего и того, кто будет отвечать на вопросы журналистов, т. е. ответственного за достоверность информации. В обязанности ведущего входят: приветствие собравшихся, представление участников, регулирование поступления вопросов, контроль за соблюдением регламента, предоставление возможности ответить на конкретный вопрос одному из коллег, отвод нежелательного вопроса со ссылкой на отклонение от заявленной темы, выбор кандидата для ответа на очередной вопрос, завершение пресс-конференции.

Затем следует этап ответов на вопросы собравшихся журналистов. Минимальное количество ответов на вопросы за 15–30 мин. – семь–десять, т. е. для ответа на один вопрос – не более 2–3 мин. Ведущий пресс-конференции должен следить за тем, чтобы вопросы журналистов, касаясь существа дела, не повторялись. Отвечать на вопросы следует точно, авторитетно и доверительно. Относитесь к пресс-конференции, как к удобному случаю донести до участников дорожного движения достоверную информацию. Важно использовать любую возможность, чтобы заслужить общественное доверие к сотрудникам и руководителям Госавтоинспекции, представляющим Министерство.

Весьма полезными являются следующие рекомендации:

- получив вопрос, не следует спешить отвечать на него, а также не пытаться сообщить слушателям все, что известно по данному поводу. Ответ должен быть предельно кратким;

- если вопрос задан четко, но тихо, его необходимо повторить для всех;

– никогда не уклоняться от вопросов-вызовов.

Ответы экспертов согласуются с их компетенцией. По ходу встречи ведущий определяет, кому из присутствующих более всего «подходит» вопрос. Последний вопрос специально объявляется, и после ответа на него пресс-конференция закрывается¹.

Заключительный этап – подведение итогов конференции.

После конференции журналисты могут обращаться за дополнительной информацией, которую им надо предоставить, либо дать контактные данные для уточнения информации. По окончании мероприятия необходимо провести совещание с целью анализа сильных и слабых сторон прошедшей пресс-конференции и максимально использовать полученный опыт для улучшения организации последующих мероприятий.

Брифинг – короткое информационное сообщение для группы журналистов, которое делается обычно официальным лицом, представителем правительства или каких либо высоких инстанций. В переводе с английского слово «*brief*» означает «краткий», а в качестве глагола его можно перевести как «оповещать».

«Оповещение» имеет односторонний характер: официальный представитель зачитывает официальный документ, сообщает о самом факте принятия соглашения или излагает самую суть позиции, занятой в ходе переговоров одной из сторон. Брифинг проводится как по итогам завершившейся работы (события), так и по ходу самого процесса выработки управленческого решения, позиции, оценки. Главные цели брифинга – удовлетворение информационных потребностей аудитории посредством сообщения сведений, фактов от лица официальных представителей органа внутренних дел. Бесстрастное перечисление или краткий пересказ основных положений (тезисов, фактов), относящихся к событию, подчеркивают официальность информации, однозначность ее толкования. В качестве письменного документа журналистам может быть предложена ориентировка или конспективно-тезисное изложение темы брифинга, – для уточнения ключевых идей, фактических подробностей встречи (Ф.И.О. действующих лиц, дата, статистика, термины, официальное название документа и т. д.)².

Продолжительность брифинга не более 30–40 минут.

¹ Носкова Л.Г. Указ. соч. С. 17.

² Там же. С. 18.

В целях подготовки брифинга важно предварительно провести некоторые организационные мероприятия:

- определить место проведения брифинга;
- личное приглашение журналистов (достаточно 6–10 человек), повторное приглашение нужных журналистов;
- организовать пресс-линию, сформулировать основные темы, спланировать выступления;
- подготовить необходимые печатные материалы.

Перед началом брифинга необходимо убедиться, что все подготовительные мероприятия выполнены и встреча состоится согласно плану проведения мероприятия.

Во время брифинга журналистов и выступающих следует представить друг другу, создать непринужденную обстановку, договориться о дальнейшем сотрудничестве.

Организация пресс-конференции или брифинга будет проще, если заранее подготовить чек-лист всего, что следует сделать, непременно указав тайминг для каждой отдельной задачи. Тщательная подготовка позволит не только получить публикации в СМИ и распространить необходимую информацию, но и улучшить отношение прессы к ГИБДД, повысить ценность сотрудников подразделения пропаганды безопасности дорожного движения в глазах руководства. В действительности Госавтоинспекция чаще всего при организации брифингов и пресс-конференций со значительным информационным поводом пользуется услугами информационных агентств.

Еще одно мероприятие, заслуживающее пристального внимания – *«круглый стол»*. Это мероприятие позволяет информировать общественность по широкому спектру актуальных проблем с привлечением различных экспертов, представителей власти и общественных организаций. При этом для проведения мероприятия нет необходимости в оперативном информационном поводе, а резонанс в СМИ достигается значительный.

Рассмотрим особенности организации и проведения «круглого стола» со средствами массовой информации. Как правило, это мероприятие подготавливает и проводит территориальный орган Госавтоинспекции в целях вынесения на широкое обсуждение целого ряда проблемных вопросов в рамках одного тематического направления. Кроме руководителя подразделения ГИБДД или его заместителя, в мероприятии участвуют эксперты – специалисты ведомств, имеющие прямое отношение к деятельности по обеспечению безопасности до-

рожного движения. Это могут быть медики, представители МЧС, дорожных, строительных ведомств, региональной законодательной и исполнительной власти, а также представители экспертного сообщества из автомобилестроительной отрасли, известные ученые, инженеры, преподаватели отраслевых и ведомственных вузов. Журналисты в этом случае приглашаются для освещения работы мероприятия.

При подготовке «круглого стола» со спецификой «обеспечение безопасности дорожного движения» инициаторами должны совместно выступать подразделения Госавтоинспекции субъектов Российской Федерации, комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения, комитеты (по безопасности, здравоохранения) региональных или городских законодательных собраний.

В список подготовительных мероприятий следует включить:

- определение темы;
- составление доклада-презентации руководителя ГИБДД;
- определение ключевых докладов, содержание которых должно быть отражено в СМИ (докладчики могут быть из числа известных медийных лиц, экспертов в области безопасности дорожного движения, представители органов законодательной власти и др. авторитетные лица);
- выбор места и времени проведения мероприятия (для проведения такого рода мероприятий часто используются независимые площадки);
- подготовка и рассылка адресных приглашений участникам мероприятия;
- выбор модератора мероприятия, согласование с ним программы мероприятия;
- подготовка и согласование текстов анонса и пресс-релиза «круглого стола» (при этом заголовки пресс-релизов должны привлекать внимание СМИ);
- анонсирование мероприятия в СМИ;
- формирование списка приглашаемых СМИ, составление списка аккредитации.

В день проведения мероприятия регистрируются прибывшие представители СМИ, формируется список присутствовавших журналистов.

Продолжительность стандартного «круглого стола» обычно не превышает 100 минут. Выступления координируются модератором в соответствии с утвержденной программой, по завершении выступле-

ния последнего докладчика модератор резюмирует мероприятие, формируя итоговые положения «круглого стола». После чего присутствующим журналистам предоставляется возможность задать участникам несколько вопросов (но не более 7). Время, отведенное на вопросы журналистов, не должно превышать 10–15 минут.

Основная часть работы сотрудников пропаганды приходится на этап, когда мероприятие уже окончено. После мероприятия очень оперативно готовится пост-релиз с информацией о прошедшем мероприятии, цитированием ключевых высказываний и основной статистикой. Готовый пост-релиз о мероприятии распространяется в районные/региональные СМИ.

Очень важным этапом работы является мониторинг выхода публикаций по итогам мероприятия и формирование *пресс-клиппинга* (списка публикаций, включая сами тексты). Пресс-клиппинг информационных материалов (в электронном виде), вышедших по результатам мероприятия, направляется в вышестоящий орган ГИБДД.

Темы и состав участников «круглого стола» могут быть различными в зависимости от аналитических данных состояния дорожно-транспортного травматизма на территории обслуживания Госавтоинспекции, состояния дорожной инфраструктуры, отношения органов исполнительной, муниципальной власти к проблеме дорожно-транспортного травматизма.

5.3. Использование новых инструментов, реализуемых исключительно в интернет-пространстве

Быстрый и удобный ресурс для информирования СМИ о деятельности Госавтоинспекции МВД России – официальный сайт www.gibdd.ru. Сайт в настоящее время является основной платформой для *ньюсмейкинга*¹, представляя собой стратегический ресурс. Все материалы сайта могут быть воспроизведены в любых СМИ, на серверах сети Интернет или других носителях без ограничений по объему и срокам публикации, при наличии ссылки на первоисточник.

Эксплуатация аппаратно-программного комплекса «Официальный интернет-сайт сайт МВД России» регламентирована приказом МВД России от 14 января 2013 г. «О вводе в эксплуатацию аппарат-

¹ Ньюсмейкинг – процесс подготовки новостей – включает в себя, в частности, поиск информационного повода, мониторинг эффективности размещения в различных СМИ.

но-программного комплекса «Официальный интернет-сайт МВД России». В практической деятельности по наполнению сайтов пользуются методическими рекомендациями МВД России¹.

Официальный сайт наполняют определенным контентом (текстовым и визуальным). Сайт служит визитной карточкой Госавтоинспекции МВД России, дает представление о ней, помогает узнать о ее деятельности. На сайте регулярно проводятся опросы общественного мнения, в которых принимают участие десятки тысяч его посетителей. В целом посещаемость сайта превышает 1 млн человек. Помимо контента, в соответствии с требованиями МВД России, на сайте размещены ссылки на официальные аккаунты ГУОБДД МВД России в социальных сетях.

Социальные сети – это достаточно новый инструмент, используемый МВД России. Освещение деятельности Госавтоинспекции МВД России посредством социальных сетей становится общероссийской тенденцией. Безусловно, контент является текстовым и визуальным, но в социальную сеть можно войти только с помощью Интернета. Социальные сети существуют исключительно в пространстве Интернета. Ссылки на социальные страницы также активно используются средствами массовой информации.

Еще одним новым инструментом можно назвать *«воссоздание реальности»*. Подразумевается, что «воссоздание реальности» – это различные веб-встречи, трансляция-онлайн, скайп-конференции. Этот инструмент позволяет интернет-пользователю дистанционно присутствовать на каком-либо мероприятии. Любой человек, имеющий интерес к мероприятию (или даже целевая аудитория) может принять в нем участие с помощью Интернета, посредством участия онлайн. Часто средства массовой информации именно так принимают участие в общении с той или иной организацией.

Подразделения Госавтоинспекции во взаимодействии со СМИ используют в основном сочетание двух типов инструментов. Классический и уже давно используемый во взаимодействии со СМИ главный инструмент – это текстовые материалы. Они имеют жанровое деление: анонсы, пресс-релизы, кейс-стори, истории успеха, различные заявления и др. Слово служит способом передачи информации. Такой инструмент может существовать без интернета, самостоятель-

¹ Методические рекомендации МВД России по наполнению официальных интернет-сайтов МВД России (исх. № 1/453 от 25.01.2016).

но, однако для передачи его СМИ стали использовать современные инструменты – электронную почту и другие мессенджеры.

Другой тип инструментов, используемых для взаимодействия со СМИ – это фото- и видеоматериалы. Этот канал общения можно определить как визуальный и наиболее эффективный. Организация общения с общественностью путем использования визуального канала общения требует особого профессионализма от сотрудника, ответственного за размещение информации. Использование визуального канала позволяет не просто донести информацию, а наделить ее смысловыми характеристиками, заложенными в неё специалистами по связям с общественностью.

Таким образом, используя сочетание двух вышеописанных типов инструментов с помощью интернет-технологий, специалисты отделов пропаганды безопасности дорожного движения, ответственные за работу со СМИ, производят рассылку текстовых и визуальных посланий. Общение с аудиторией также осуществляется в сети, но при этом всегда сопровождается привычными инструментами¹.

Для освещения этого масштабного события в СМИ, а также для привлечения аудитории были использованы *анонсы*, которые рассылались на электронные адреса редакций, проводилось регулярное освещение события на сайте Совета Федерации, Госавтоинспекции и в социальных сетях. Видеоматериалы, созданные по итогам мероприятия, были доступны в интернете.

Оценка эффективности новостной ленты как инструмента информирования осуществляется не только с помощью количественных показателей (цитируемость), но и качественных (тональность). В этом помогает сервис Яндекс. Новости (RSS-поток).

¹ Например, в сентябре 2016 г. в Санкт-Петербурге Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации и Межпарламентская Ассамблея государств – участников СНГ совместно с МВД России проводили шестой международный конгресс «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни», посвященный роли гражданского общества в повышении безопасности дорожного движения. Информация о конгрессе была представлена на сайте Межпарламентской Ассамблеи государств – участников СНГ www.iacis.ru, на сайте конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» www.road-safety.ru, на сайте Главного управления Госавтоинспекции МВД России.

5.4. Система информации, используемая в процессе управления МВД России

Федеральным законом «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» регулируются отношения, возникающие при осуществлении права на поиск, получение, передачу, производство и распространение информации, при применении информационных технологий и обеспечении защиты информации, т. е. отношения по формированию и использованию большей части информации. В соответствии с ч. 1 ст. 2 этого закона, информация – это сведения (сообщения, данные) независимо от формы их представления. Следует отметить, что такая трактовка достаточно объективна, но, вместе с тем, носит весьма общий характер.

Создание, преобразование и использование информации в современных системах связи и телекоммуникации потребовало акцентировать внимание на следующих проблемах:

- *информационная безопасность* (точнее, безопасность в информационной сфере), обеспечивающая выявление угроз и защиту информации от неправомерного доступа;

- *обеспечение информационных прав и свобод граждан, государства и общества* в области защиты от воздействия недоброкачественной информации, что, в свою очередь, обусловило возникновение еще одной обеспечивающей предметной области – создания и применения средств и механизмов обеспечения информационной безопасности.

Применительно к деятельности системы органов внутренних дел понятие информации можно сформулировать как сведения, характеризующие:

- состояние и деятельность системы органов внутренних дел и объектов ее внешнего воздействия;

- состояние и воздействия внешней среды, определяющие ее деятельность.

Рассмотрим *систему информации*, которая представляет собой совокупность видов информации, используемой в процессе управления органами внутренних дел, и ее классификацию.

Всю совокупность сведений, составляющих систему информации органов внутренних дел по их роли и участию в процессах управления системой, можно разбить на следующие виды:

1. Информация, характеризующая установки концептуальной среды (задающая информация). Эта информация, во-первых, определяет цели и задачи органов внутренних дел как объекта управления и, во-вторых, задает ограничения в их функционировании, определяет положения об их деятельности. Сюда относятся законы, указы, решения и постановления федеральных органов государственной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, наделенных соответствующей компетенцией.

2. Информация, характеризующая географические, политические, социально-экономические и демографические условия, в которых протекает деятельность органов внутренних дел. Это информация о факторах, определяющих и как само состояние правопорядка (как социального явления), так и характер деятельности системы органов внутренних дел. К этому виду относятся сведения:

- о географических характеристиках (размерах, рельефе, климатических условиях и пр.) региона обслуживания, его административно-территориальном делении и т.д.;

- о политической и экономической ситуации, складывающейся в регионе;

- о состоянии и развитии производительных сил, промышленности, агропромышленного комплекса, строительства, транспорта, связи, здравоохранения, образования, культуры, торговли, быта и пр.;

- о численности населения, его половозрастной структуре, занятости, уровне образования, размещении, миграционных процессах, наличии лиц, ранее судимых, страдающих аномальными проявлениями (алкоголизм, наркомания, психические и венерические заболевания, суициды и пр.).

Источниками данного вида информации являются статистические органы, органы образования, культуры, здравоохранения, предприятия, учреждения и т. п.

3. Информация, характеризующая состояние объектов внешнего воздействия системы органов внутренних дел – правонарушения, причины и условия их совершения, явления, выходящие за рамки установленного общественного порядка, лиц, совершивших противоправные деяния, отбывающих наказание и прочие сведения:

- о состоянии, уровне, динамике и структуре правонарушений (имеются в виду преступления и административные правонарушения), их географии времени, месте и обстоятельствах совершения и

условиях, способствующих совершению, объектах преступного посягательства и т.д.;

– о лицах, совершивших правонарушения, их половозрастной структуре, занятости общественно-полезным трудом, месте работы и жительства, образовательном цензе, прошлых судимостях, нарушении общественного порядка. Основным источником данного вида информации являются органы внутренних дел, так как они главным образом ведут данную регистрацию и учет. Дополнительно, в незначительном объеме, эти сведения регистрируются судебными органами (в основном дела частного обвинения), прокуратурой, административными комиссиями администраций и товарищескими судами по месту работы и жительства граждан.

4. Информация, характеризующая состояние и результаты деятельности самой системы органов внутренних дел. Этот вид информации определяет процесс внутриорганизационного функционирования системы и эффективность ее деятельности по выполнению функций внешнего управления. Соответственно этому сведения составляют две группы:

1) сведения о состоянии органов внутренних дел:

- структурное построение органа внутренних дел;
- его штатную численность (в целом и по службам), укомплектованность, качественный состав кадров (образовательный и возрастной ценз, стаж работы в органах внутренних дел вообще и в данной службе в частности), расстановку личного состава и т. д.;
- техническую оснащенность органа средствами транспорта, криминалистической и оперативной техники и пр.;

2) сведения о деятельности органов внутренних дел:

- организаторской деятельности органа в целом, ее характере и направленности;
- раскрытии и расследовании преступлений;
- работе по общей и индивидуальной профилактике;
- розыскной работе;
- работе со спец. аппаратом;
- работе с подучетным элементом;
- административно-юрисдикционной деятельности;
- соблюдении законности;
- работе по жалобам и заявлениям граждан;
- использовании оперативной и криминалистической техники;
- правовой пропаганде и пр.

Источниками данного вида информации, как видно из перечня, также являются в основном органы внутренних дел, а также органы, осуществляющие всевозможные проверки системы, общественные организации, органы местного самоуправления, граждане и средства массовой информации.

5. Информация, характеризующая состояние и результаты функционирования взаимодействующих с органами внутренних дел в поддержании правопорядка объектов внешней среды. Этот вид информации отражает деятельность правоохранительных органов, не входящих в систему органов внутренних дел (суд, прокуратура, ФСБ и налоговая полиция, таможенные органы; органы юстиции), и общественных формирований, которые участвуют в поддержании правопорядка.

К этому же виду можно отнести и данные, характеризующие состояние и результаты деятельности транспортных и специальных органов внутренних дел. Сюда также относятся и сведения научного и методического характера, которые используются системой органов внутренних дел при организации охраны общественного порядка и борьбе с преступностью.

Объединение комплексной информации в перечисленные блоки можно назвать классификацией, основанием которой является участие в процессах управления системой органов внутренних дел. Совокупность этих видов информации и составляет систему информации.

В то же время важно упомянуть о наличии требований, предъявляемых к информации, о методах ее количественной и качественной оценки.

Существуют общие требования, предъявляемые к информации, используемой в управлении. Рассмотрим требования, которые имеют наиболее существенное значение для деятельности органов внутренних дел:

1. *Строгое соответствие* информации компетенции субъекта управления, а также его месту в организационной структуре управления, означающее, что вся поступающая в систему информация должна отражать специфику ее деятельности, быть связанной с содержанием ее функционирования и обеспечивать выполнение поставленных перед ней общих задач и функций, а также соответствующих разовых задач.

2. *Оптимальность* (необходимость, достаточность) – соответствие объема, содержания и качества информации, возможности принятия решения, обеспечивающего эффективное функционирование системы. То есть всякая информация должна отражать состояние объектов системы и внешней среды с необходимой степенью полноты и репрезентативности, соответствующей задачам управления. Оптимальность информации выражается в ее количественных и качественных характеристиках, и суть ее состоит в том, чтобы минимальные объемы и виды информации позволили устранить неопределенность субъекта по тому или иному вопросу или решить конкретную задачу управления.

При определении оптимальности информации необходимо учитывать, что она не является постоянной величиной, а зависит:

- от характера решаемых системой задач
- от опыта и уровня квалификации сотрудников.

3. *Достоверность и точность* информации означает, что информация должна объективно отражать состояние системы и внешней среды с требуемой в данном случае степенью точности. Однако при соблюдении этих принципов необходимо учитывать, что, как правило, повышение степени полноты, достоверности и точности информации увеличивает время на ее получение (снижается оперативность), а зачастую увеличивается и ее стоимостная оценка (увеличивается количество сотрудников занятых ее сбором и пр.).

4. *Своевременность* (или требуемая периодичность) состоит в том, что как задержка с поступлением информации в систему, так и преждевременный ее сбор приводят к снижению или потере ее актуальности и, как следствие, к значительному понижению эффективности принимаемых решений. Следовательно, задача ответственного за размещение информации - наиболее оптимально установить требуемую периодичность и сроки размещения отдельных видов информации, учитывая при этом необходимую степень полноты и точности содержащихся в них сведений.

5. *Комплексность, систематизированность и прогностический характер* информации означает, что сведения должны в минимальном объеме выражать всю совокупность явлений, их взаимообусловленность и взаимосвязь с другими явлениями, относящимися к рассматриваемому вопросу, быть систематизированными и обобщенными по определенным критериям, соответствующему характеру решаемых задач и отражать не только текущее состояние системы и объ-

ектов внешней среды, но и перспективы их изменения (эволюции) в будущем.

6. *Коммуникативность* информации означает, что информация должна быть доступна для восприятия объектами внешней среды. Сообщение должно быть лаконичным с четко определяемой логикой изложения исключающее возможность разночтения. Классическое сообщение должно содержать ответы на 7 вопросов: кто и что сделал, где, когда и какими средствами, зачем и кто об этом сообщает.

В контексте требований к информации важно остановиться на её *количественных и качественных характеристиках*.

В качестве таких характеристик выступают полнота и ценность размещаемой информации.

Степень полноты информации – соотношение информации, которую ответственный за размещение сотрудник (руководитель) считает достаточной для выполнения поставленной задачи, и той, которой он располагает в конкретный момент времени. В этом случае важно помнить о таких требованиях как оптимальность, достоверность и точность информации.

Ценность информации – важность и достоверность сообщения, а также степень компетентности и статус источника информации.

Руководитель Госавтоинспекции является основным звеном на пути преобразования информации в управляющее воздействие. Обладание и управление информацией делает осуществление управленческих функций эффективным.

Информационное обеспечение деятельности ГИБДД представляет собой специфический вид управленческой деятельности по созданию, организации функционирования и развития информационных систем. Оно предполагает решение таких вопросов, как:

- установление источников, видов и периодичности поступления информации;
- осуществление сбора, обработки и анализа информации;
- определение круга потребителей каждого вида информации и их обратные связи и т. д.

Современное развитие информационных технологий в деятельности МВД и Госавтоинспекции, в частности, приводит к необходимости практической реализации объективных законов и закономерностей. Возникает объективная потребность в соблюдении правил, постулатов и общих идей о том, как должна строиться, функционировать и развиваться система информационных технологий в сфере

правоохранительной деятельности МВД России. Что характерно, современные принципы информационных технологий субъективны по своей природе. Они формируются специалистами, ответственными за работу с информацией на основе познания закономерностей и опыта практической деятельности.

В процессе анализа информации, размещаемой пользователями компьютерной сети Интернет, определяются некоторые особенности:

- интернет-сообществ, которые объединяют водителей, и исходящие от них риски в связи с деструктивными основаниями самоорганизации;

- сообществ пользователей с измененным правосознанием; имеющим негативные установки по отношению к ГИБДД МВД России;

- группы розыска похищенных транспортных средств и разбора ДТП с резко критическими комментариями;

- группы с негативными инсценировками дорожных ситуаций.

Ресурсы горизонтальной интернет-коммуникации (блоги, форумы, социальные сети) насыщены негативными сообщениями о работе ДПС ГИБДД, с конкретными фактами, которые никем не рассмотрены и не опровергнуты в самой системе ГИБДД. В результате множатся самые невероятные слухи, домыслы, дезинформация, что создает еще большую нервозность и напряженность во взаимоотношениях сотрудников ГИБДД и водителей.

Ключевыми качественными характеристиками виртуальной коммуникации выступает ее *глобальность и интерактивность*. Глобальность обусловлена отсутствием границ распространения информации и вероятностью установления контакта с любым пользователем сети Интернет вне зависимости от его географического присутствия.

Интерактивность – возможность пользователя сети Интернет, находясь в одном месте, получать информационные потоки из различных источников и реагировать на них конкретным образом. Интерактивность виртуальной коммуникации позволяет вступать в прямой диалог с любой аудиторией, получать от нее обратную связь в режиме реального времени, а также аудитория имеет возможности для общения внутри себя.

Следует обратить внимание на такое сетевое информационное пространство, как *блогосфера*. В настоящее время это динамично развивающаяся социальная сеть, представленная блогами, в которых происходит общение между авторами блогов и их web-аудиторией.

Блогосфера привлекает пользователей своей анонимностью и отсутствием цензуры. В связи с большим объемом вовлеченных пользователей можно считать эту среду достаточно мощным инструментом для преследования интересов тех, кто имеет непосредственный доступ к управлению этими сайтами. Работа инспекторов по пропаганде безопасности дорожного движения в настоящее время строится с учетом привлекательности данного вида интернет-коммуникаций.

Современные возможности интернет-коммуникаций являются одним из актуальных направлений деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения в сфере информационного сопровождения, определяют совершенствование официального сайта ГУОБДД МВД России (www.gibdd.ru).

Интерактивный режим взаимодействия государственных органов с обществом в современных условиях получает все большее распространение, и одной из первых служб, открывших онлайн-доступ к интересующей граждан информации, является Госавтоинспекция МВД России. Количество интерактивных сервисов, предоставляемых через официальный сайт Госавтоинспекции, постоянно увеличивается, а информация, предоставляемая с их помощью, становится все более подробной и наглядной.

В настоящий момент на официальном сайте службы для посетителей реализованы следующие интерактивные возможности:

- *сервис приема обращений граждан в Госавтоинспекцию*, позволивший заявителю выбирать адресата подаваемого обращения (ГУОБДД МВД России или подразделение Госавтоинспекции на региональном уровне), прикреплять к обращениям файлы, а также выбирать одну из заранее заданных тем обращения, чтобы можно было наиболее оперативно передавать каждое поступающее обращение в то подразделение, в компетенции которого находится рассмотрение поставленного вопроса, а также вести необходимую аналитику (за год через сервис принимается свыше 500 тыс. обращений);

- *сервис проверки наличия неуплаченных штрафов*, позволивший получать информацию обо всех нарушениях, совершенных на определенном транспортном средстве на всей территории Российской Федерации, штраф за которые не был уплачен (более 50 млн раз в год граждане обращаются к сервису проверки штрафов);

- *сервис проверки транспортных средств*, давший посетителям официального сайта Госавтоинспекции возможность проверки «истории» автомобилей (на предмет розыска, а также наличия запретов и

ограничений), что востребовано гражданами при заключении сделок купли-продажи транспортных средств;

– *сервис проверки водительских удостоверений*, который позволяет в режиме реального времени по серии, номеру и дате выдачи водительского удостоверения получить информацию о том, выдавался ли указанный документ Госавтоинспекцией, находится ли данный документ в розыске, а также имеются ли сведения о лишении его владельца права управления транспортными средствами.

Современный механизм информационного взаимодействия системы управления официального сайта Госавтоинспекции в систему электронного документооборота (далее СЭД) МВД России позволяет обеспечить прямое поступление обращений, направленных через сайт непосредственно в СЭД.

Сервис по проверке наличия неуплаченных штрафов оснащен функционалом по предоставлению гражданам фотоматериалов, послуживших доказательной базой при наложении штрафов центрами автоматизированной фиксации административных правонарушений. В настоящее время фотоматериалы правонарушений предоставляют все субъекты Российской Федерации.

Кроме непосредственно интерактивных сервисов используются удобные онлайн-справочники, позволяющие получать самую необходимую информацию:

– *интерактивный порядок оформления ДТП*, который в удобном варианте помогает сориентироваться на месте дорожно-транспортного происшествия и, по мере ответов на задаваемые системой вопросы, «подсказывает» участнику происшествия дальнейший порядок действий, а также отображает на интерактивной карте ближайшее подразделение, где можно оформить ДТП;

– *справочник автошкол*, информирующий о перечне автошкол, которые прошли в региональных подразделениях Госавтоинспекции согласования программ подготовки (переподготовки) водителей автомототранспортных средств, трамваев и троллейбусов и получили заключения о соответствии учебно-материальной базы установленным требованиям;

– *справочник изготовителей государственных регистрационных знаков*, для определения ближайшей организации, имеющей право на изготовление государственных регистрационных знаков транспортных средств взамен утраченных или пришедших в негодность.

Помимо повышения качества предоставления услуг по информированию граждан, положительно влияющего на имидж Госавтоинспекции в целом, проводимая работа позволяет использовать официальный сайт Госавтоинспекции и в качестве эффективного инструмента по пропаганде безопасности дорожного движения, а также получать обратную связь от граждан по интересующим Госавтоинспекцию вопросам.

Так, с помощью сайта проводятся опросы общественного мнения, имеется возможность направления непосредственно в ГУОБДД МВД России предложений по публикуемым для общественного обсуждения проектам нормативных правовых актов.

Особое внимание на сайте отведено материалам по пропаганде безопасности дорожного движения, направленным на формирование в сознании граждан понимания открытости и прозрачности деятельности Госавтоинспекции. В частности, функционируют разделы «Медиа-материалы», «Часто задаваемые вопросы», многостраничный раздел о световозвращающих элементах, а также раздел, содержащий базу знаний с тематической разбивкой на подразделы. Это позволяет встроить подборки частых вопросов этого раздела в другие разделы сайта по направлениям деятельности. Совершенствуется раздел «Показатели состояния безопасности дорожного движения» и его региональные подразделы в части автоматизации ежемесячного размещения 688 файлов отчетов (по 8 на раздел). Систематизирован раздел «Подготовка кадров» – создан многостраничный раздел с отдельным представлением информации о различных образовательных организациях системы МВД России, имеющих лицензию на подготовку кадров для Госавтоинспекции МВД России.

В целях получения сотрудниками ГУОБДД МВД России более точной и подробной информации о стационарных комплексах автоматической фиксации правонарушений в области дорожного движения используется онлайн-справочник, учитывающий все необходимые сведения о технических средствах контроля за дорожным движением.

Служебный компонент «Аудитор сайта» позволяет автоматизировать контроль обновления информации на сайте и перепроверки актуальности сведений на его страницах ответственными сотрудниками профильных отделов ГУ ОБДД МВД России. Этот компонент выводит авторизованным пользователям информацию о сотруднике, ответственном за содержимое и дате подтверждения актуальности.

В настоящее время количество уникальных посетителей¹ официального сайта Госавтоинспекции в сутки превышает 300 тыс. человек, которыми просматривается более 600 тыс. страниц сайта. Ресурс стабильно занимает 1 место в категории «Государство» (по данным независимого рейтинга интернет-сайтов), то есть его посещаемость превышает показатели посещаемости сайтов практически всех государственных органов Российской Федерации.

Все вышеперечисленные возможности официального сайта Госавтоинспекции, онлайн-сервисы, предоставляемые через него участникам дорожного движения, направлены на информирование населения о проблемах в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, мерах, принимаемых Госавтоинспекцией для профилактики дорожно-транспортного травматизма, а также способствует организации конструктивного диалога между Госавтоинспекцией МВД России и гражданским обществом.

Освещение деятельности Госавтоинспекции осуществляется помимо сайта в активно развивающихся официальных аккаунтах социальных сетей – VK (в контакте), «Одноклассники», «Инстаграмм», «Твитер», «Фейсбук». Каждая из социальных сетей служит определенной цели и контент в них разнится. Эти инструменты призваны охватить аудиторию подписчиков и СМИ, которые пользуются этими сервисами.

Выстраивать открытую коммуникацию с участниками дорожного движения позволяет сотрудничество с блогерами², направленное на формирование позитивного отношения интернет-сообщества к сотрудникам Госавтоинспекции.

Для составления обзора за сутки для предоставления руководителю территориального подразделения Госавтоинспекции сотрудниками подразделений по пропаганде безопасности дорожного движения Госавтоинспекции МВД России ежедневно производится мониторинг и анализ электронных материалов, печатных СМИ и сети Интернет. При составлении обзора особое внимание уделяется монито-

¹ Уникальный посетитель – пользователь интернета, который впервые за определенный промежуток времени (например, за сутки) зашел на какой-либо сайт с конкретного компьютера и с конкретного браузера.

² Блóгер – пользователь, ведущий *блог* (англ. *blog*, от *web log* – интернет-журнал событий, интернет-дневник, онлайн-дневник) – веб-сайт, основное содержание которого составляют регулярно добавляемые записи, содержащие текст, изображения или мультимедиа.

рингу интернета, так как 80% выходящей в СМИ информации публикуется в интернет-источниках. Как правило, мониторинг осуществляется вручную, либо с использованием доступных программ «Feebly» и поисковой системы «Яндекс.Новости.». В рамках проводимого мониторинга выявляются материалы, содержащие недостоверную информацию или критику деятельности Госавтоинспекции и её должностных лиц. Информация о публикациях критического характера докладывается руководителю подразделения Госавтоинспекции и принимаются незамедлительные меры информационного реагирования. Сотрудником, ответственным за взаимодействие со СМИ, составляется ответ, комментарий или опровержение опубликованной информации.

Материалы критического характера, опубликованные в СМИ или размещенные в сети «Интернет», могут способствовать возникновению критической ситуации, что требует своевременной реакции Госавтоинспекции.

Типичные ошибки в критической ситуации:

- замалчиваемость событий;
- нерешительность, сомнения;
- отсутствие ясной, четкой позиции;
- поспешные комментарии, опровержения;
- встречные обвинения;
- отсутствие ограничений для работников на контакты со СМИ;
- отсутствие анализа фактов, причин;
- отсутствие мер по наказанию виновных, компенсации ущерба пострадавшим;
- судебное разбирательство.

Последствия:

- нездоровый интерес, распространение слухов, недобросовестные интерпретации;
- впечатление нерешительности, некомпетентности;
- негативные оценки, новые проблемы;
- впечатление недобросовестности;
- рост напряженности, конфронтации, появление новых участников конфликта;
- разрозненность комментариев, непроверенные, некомпетентные суждения;
- усугубление, расширение кризисной ситуации;
- удар по репутации.

Кризисная ситуация – это событие, по вине которого Госавтоинспекция попадает в центр не доброжелательного внимания СМИ и других внешних целевых аудиторий, которые по той или иной причине вполне законно интересуются действиями сотрудников органов внутренних дел, в частности сотрудников ГИБДД.

Управление кризисной ситуацией начинается с определения проблемы с помощью разных методов исследования, после чего оцениваются последствия, определяются приоритеты.

Цели PR в кризисной ситуации:

1. Быстрое преодоление.
2. Ограничение ущерба.
3. Восстановление доверия.
4. Реализация конструктивного потенциала кризиса (по возможности).

Управление ситуацией:

1. Прогноз
2. Профилактика.
3. Определение проблемы.
4. Выработка стратегии.
5. Реализация программных действий.
6. Оценка эффективности предпринятых действий.

Анализ уязвимых мест заканчивается заявлением для общественности о позиции Госавтоинспекции по конкретным проблемам, выработкой стратегии реагирования на проблему и реализация программы действий в случае перерастания проблемы в кризис.

Цели овладения кризисной ситуацией просты: как можно более быстрое преодоление кризиса; сведение к минимуму ущерба; восстановление доверия к Госавтоинспекции. От того, как сработают PR профессионалы в условиях кризисной ситуации, будет зависеть отношение к структуре в будущем.

5.5. Взаимодействие Госавтоинспекции МВД России и средств массовой информации по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма

Для реализации Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013–2020 годах» при поддержке ГУОБДД МВД России создан ряд информационных проектов,

направленных на привлечение внимания общественности к проблемам обеспечения дорожной безопасности и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма. В рамках этих проектов осуществляется, в частности, следующая деятельность:

1. Радиостанция «Авторадио» два раза в неделю транслирует программу для автомобилистов, пассажиров и пешеходов «Вместе за безопасность».

2. В эфире радиостанции «Авторадио» дважды в неделю выходила радиопрограмма для автомобилистов, пассажиров и пешеходов «Формула безопасности». Каждый понедельник и среду ведущие и гости студии – авторитетные эксперты, видные общественные деятели, представители высших органов законодательной власти, руководители и сотрудники Госавтоинспекции – обсуждали актуальные темы, касающиеся всех участников дорожного движения. В рамках этих информационно-аналитических программ особое внимание уделялось обсуждению и разъяснению важных изменений и действующих норм в законодательстве Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения, а также формированию культуры поведения участников дорожного движения.

3. В эфире радиостанции «Детское радио» 5 раз в неделю выходила программа для юных участников дорожного движения «Веселый гараж», в которой дети в игровой форме получали полезные сведения о безопасности дорожного движения.

4. Радиостанция «Детское радио» трижды в неделю транслировала еженедельную программу для самых маленьких участников дорожного движения «Островок безопасности». В ходе программы юные слушатели получали полезные сведения о безопасности дорожного движения, а игровая подача серьезной информации способствовала ее легкому усвоению. Ведущий в диалоге со своими помощниками подробно, с примерами объяснял слушателям верный способ поведения в каждой конкретной ситуации.

5. В эфире радиостанции «Юмор ФМ» 3 раза в день с понедельника по пятницу выходила программа «Сказ-наставление о Правилах дорожного движения», в которой известные артисты стихотворной форме рассказывали о Правилах дорожного движения.

6. В эфире радиостанции «Милицейская волна» выходила программа для всех участников дорожного движения «Зеленая волна». В каждом выпуске программы обсуждались вопросы безопасности на дорогах и профилактики дорожно-транспортных происшествий, раз-

бирались нововведения в Правилах дорожного движения Российской Федерации.

7. «Первый канал. Всемирная сеть» транслировал детскую обучающую познавательную телевизионную программу «Перекресток», ориентированную на изучение несовершеннолетними участниками дорожного движения Правил дорожного движения.

8. Телеканал «Карусель» осуществлял показ телевизионной программы «Семья Светофоровых». Каждый выпуск программы посвящен отдельной теме и наполнен современной графикой и мультипликацией. Такой подход способствует широкому информированию населения по вопросам организации безопасности дорожного движения, а также воспитанию культуры безопасного поведения на дорогах у юных участников дорожного движения.

9. На «Общественном российском телевидении» 5 дней в неделю транслировалась телепрограмма «Перспектив знаний», подготовленная при консультативной поддержке Госавтоинспекции МВД России. Программа посвящена юным участникам дорожного движения и способствует обучению детей навыкам безопасного поведения на дороге и также профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

10. Международным информационным агентством «Россия Сегодня» была проведена пресс-конференция по вопросам безопасной перевозки детей в автомобилях, рассмотрены вопросы изменения требований к детским удерживающим устройствам, состояния аварийности с участием детей-пассажиров, а также уточнения формулировки в Правилах дорожного движения Российской Федерации в части использования иных средств, позволяющих пристегнуть ребенка с помощью ремней безопасности.

Таким образом, работа подразделений пропаганды со СМИ имеет четко определенную нормативную основу, реализуется в рамках общей системы взаимодействия органов МВД России и Госавтоинспекции со средствами массовой информации. Формы взаимодействия Госавтоинспекции со СМИ достаточно разнообразны, на сегодняшний день существуют четко отработанные механизмы их осуществления. В то же время активно развиваются и используются принципиально новые формы взаимодействия Госавтоинспекции со СМИ, реализуемые исключительно в интернет-пространстве.

Одной из таких форм является Федеральный проект «Детский пресс-центр ЮИД» – площадка, созданная для общения ЮИД (юный

инспектор движения) и педагогов, детей и взрослых, где проходят пресс-конференции и брифинги. Сотрудники (ЮИД) пресс-центров берут интервью у представителей администрации регионов, руководителей региональных подразделений Госавтоинспекции, а также своих сверстников. Юные корреспонденты самостоятельно готовят репортажи и пишут статьи, рассказывают сверстникам о правилах безопасности на дороге доступным и понятным для них языком.

Кроме того, на этих площадках проходят занятия по изучению правил безопасного поведения на дороге, профилактические мероприятия совместно с Госавтоинспекцией. Обо всех этих мероприятиях ЮИД рассказывают на страницах всероссийской газеты «Доброй Дороги Детства», а также на сайте издания и в соцсетях.

Проект создания детских пресс-центров способствует популяризации движения ЮИД, распространению положительного опыта работы отрядов ЮИД, профориентации школьников и в конечном итоге – снижению детского дорожно-транспортного травматизма.

Вопросы и задания для самоконтроля

1. Назовите правовые основы участия средств массовой информации в пропаганде безопасности дорожного движения.
2. Перечислите основные формы взаимодействия ГИБДД со СМИ.
3. Каковы основные этапы подготовки и проведения пресс-конференции?
4. Перечислите особенности подготовки и проведения брифинга?
5. Назовите особенности организации и проведения «круглого стола» со средствами массовой информации.
6. Назовите нормативно-правовую основу и особенности использования аппаратно-программного комплекса «Официальный интернет-сайт МВД России».
7. Перечислите возможности использования социальных сетей как инструмента СМИ в целях пропаганды безопасности дорожного движения.
8. Дайте характеристику системе информации, используемой в процессе управления органами внутренних дел.
9. Перечислите основные требования, предъявляемые к информации, к методам ее количественной и качественной оценки?
10. Раскройте понятие информационного обеспечения деятельности ГИБДД.
11. Перечислите современные интерактивные возможности, реализуемые с помощью официального сайта Госавтоинспекции.
12. Назовите основные направления и формы взаимодействия Госавтоинспекции МВД России со СМИ по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

Глава 6

ПЕДАГОГИКА В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ИНСПЕКТОРА ПО ПРОПАГАНДЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Современное состояние дорожно-транспортного травматизма свидетельствует о его непредсказуемом росте, в том числе детского. Разносторонний анализ дорожно-транспортных происшествий, выводы и реализация рекомендаций профессионалов оказывают незначительное влияние на процесс снижения уровня детского дорожно-транспортного травматизма.

В то же время деятельность Госавтоинспекции МВД России по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма является наиболее объёмной и ответственной. Сотрудник, ответственный за это направление, должен обладать большим опытом и педагогической подготовкой, так как эта деятельность предполагает формирование у несовершеннолетних участников дорожного движения правосознания и правовой культуры в этой области.

Несмотря на всю критичность состояния дорожно-транспортного травматизма в стране, Минпросвещения России, которому переданы «функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере общего образования, среднего профессионального образования и соответствующего дополнительного профессионального образования, профессионального обучения, дополнительного образования детей и взрослых, воспитания, опеки и попечительства в отношении несовершеннолетних граждан, социальной поддержки и социальной защиты обучающихся...», и МВД России не могут договориться о введении в программу основного общего образования предмета «Правила дорожного движения». В сложившейся ситуации Госавтоинспекция МВД России в настоящее время является структурой иницилирующей, организующей и координирующей деятельность органов образования и всех заинтересованных субъектов, направленную на профилактику детского дорожно-транспортного травматизма в Российской Федерации.

6.1. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма как основное направление работы Госавтоинспекции по пропаганде безопасности дорожного движения

Проблема предупреждения детского дорожно-транспортного травматизма как одно из приоритетных направлений деятельности в сфере обеспечения безопасности пешеходов, затрагивает различные стороны научного знания, научно-исследовательской работы и социально-экономической жизни общества. Важная роль принадлежит профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, а также развитию и формированию у детей навыков безопасного поведения на дорогах. Непрерывно растущая плотность движения транспорта в городах делает дороги очень опасными для детей.

По данным ГУОБДД МВД России, состояние аварийности с участием несовершеннолетних остается острой проблемой для нашей страны. По итогам 2017 г. зарегистрировано 19581 ДТП с участием детей и подростков в возрасте до 16 лет, в результате которых 713 детей погибли и 21 136 получили ранения. По сравнению с аналогичным периодом 2016 г. отмечается ухудшение положения – количество ДТП возросло на 1,6%, число раненых – на 2,5%, число погибших на 0,4%. Тяжесть последствий составила 3,3, т. е. из 100 детей, пострадавших в ДТП, каждый третий получил травмы, не совместимые с жизнью.

Всего за 10 месяцев 2018 г. в России произошло 16 331 дорожных происшествия с участием несовершеннолетних детей до 16 лет, в которых 1 821 ребенок погибли и 20 242 получили ранения.

Таким образом, за 10 лет в дорожно-транспортных происшествиях страна потеряла 11 017 детей.

Образование детей в области обеспечения безопасности дорожного движения – это целенаправленный процесс воспитания и обучения в интересах ребенка, общества и государства. Для сохранения жизни несовершеннолетних необходим сознательно и целенаправленно организованный педагогический процесс, т. е. специально организованное, развивающееся во времени и в рамках определенной воспитательной системы взаимодействие воспитателей и воспитанников, направленное на достижение поставленной цели и призванное привести к преобразованию личностных свойств и качеств воспитанников. Причем не только на важнейших этапах детства, юношества, еще ведущих к взрослости при поддержке взрослых, но и на этапе

развития социальной зрелости, дающей право на ответственное проявление заботы о жизни и здоровье других участников дорожного движения, их поддержку и взаимопонимание.



Рис. 6. Поэтапная система подготовки к безопасному участию в дорожном движении

В нормативно-правовых актах, регламентирующих деятельность Госавтоинспекции МВД России по пропаганде безопасности дорожного движения, основной целью деятельности указано формирование у участников дорожного движения правосознания и правовой культуры в области дорожного движения.

Достижение поставленных ведомством целей может быть достигнуто путем решения следующих основных задач:

– проведение мероприятий, направленных на профилактику ДТП и снижение тяжести их последствий, в том числе детского до-

рожно-транспортного травматизма, и информационно-пропагандистское сопровождение деятельности Госавтоинспекции;

- поиск наиболее эффективных форм пропаганды безопасности дорожного движения и организация их применения;

- оказание содействия организациям, осуществляющим образовательную деятельность в соответствии с федеральными государственными образовательными стандартами, в обучении граждан правилам безопасного поведения на дорогах.

Подразделения Госавтоинспекции МВД России решают поставленные задачи во взаимодействии с другими подразделениями органов внутренних дел Российской Федерации, федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, образовательными организациями, общественными организациями и объединениями, средствами массовой информации и иными заинтересованными лицами.

Деятельность подразделений Госавтоинспекции обладает присущей только этой структуре особенностью. Эта особенность заключается в профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, которая ведется службой пропаганды безопасности дорожного движения по следующим основным направлениям:

1. Проведение мониторинга материалов *по фактам ДТП, в которых погибли, получили ранения или травмы несовершеннолетние*¹, размещенных в автоматизированной информационно-управляющей системе Госавтоинспекции (АИУС ГИБДД)².

2. Планирование и организация деятельности по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма на основе изучения материалов проверок *по фактам ДТП* и дифференцированного анализа состояния и динамики аварийности с участием детей с использованием статистических данных многопараметрической информационно-аналитической системы прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения (МИАС), а также эффективности принимаемых мер по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

¹ Согласно ст. 1 федерального закона от 24.07.1998 № 124-ФЗ «Об основных гарантиях прав ребенка в Российской Федерации», «ребенок – лицо до достижения им возраста 18 лет» (совершеннолетия).

² В порядке, определяемом подразделением Госавтоинспекции на федеральном уровне.

3. Ведение наблюдательных дел на дошкольные образовательные и общеобразовательные организации, содержащих:

- сведения об образовательной организации;
- паспорт дорожной безопасности образовательной организации;
- материалы по фактам ДТП с обучающимися и принятым по ним мерам, организации работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и обучению несовершеннолетних правилам безопасного поведения на дорогах (акты обследования, рапорты о проведении просветительских мероприятий, переписка с образовательной организацией и иные материалы).

4. Ведение контрольно-накопительных дел по проводимым информационно-пропагандистским мероприятиям, взаимодействию с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления, органами управления образованием, общественными организациями и объединениями и иными заинтересованными лицами.

5. Изучение организации в образовательных организациях работы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и обучению несовершеннолетних правилам безопасного поведения на дорогах¹.

6. Участие в организации и проведении конференций, дискуссий, форумов, совещаний и семинаров по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

7. Оказание консультативной методической помощи в создании и функционировании базовых дошкольных образовательных и общеобразовательных организаций, паспортов дорожной безопасности образовательных организаций, кабинетов, уголков и детских площадок по безопасности дорожного движения (детских транспортных площадок).

8. Рецензирование образовательных программ и пособий, сценариев и постановок детских игр, спектаклей, конкурсов, соревнований и викторин по тематике дорожного движения.

¹ Обследование образовательных организаций, в которых отмечены случаи ДТП с обучающимися, произошедшие из-за нарушений Правил дорожного движения самими несовершеннолетними.

9. Оказание содействия в создании и организации работы центров по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, стационарных и мобильных автогородков.

10. Проведение просветительских мероприятий (занятий, бесед и инструктажей) по безопасности дорожного движения в образовательных организациях, в том числе с использованием стационарных и мобильных автогородков, детских площадок по безопасности дорожного движения (детских транспортных площадок) для формирования у детей правосознания и правовой культуры в области дорожного движения, привития им навыков безопасного поведения на дорогах.

11. Оказание содействия в организации и проведении конкурсов и соревнований по основам Правил дорожного движения.

12. Оказание содействия методическим центрам и организациям, осуществляющим переподготовку и повышение квалификации педагогических работников по вопросам обучения детей основам безопасного поведения на дорогах.

13. Оказание содействия в развитии движения отрядов юных инспекторов движения и детско-юношеских автомобильных школ, вовлечение детей в проведение профилактической работы по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма и пропаганде безопасности дорожного движения.

14. Организация профилактической работы по безопасности дорожного движения с детьми в летний период в организациях отдыха и оздоровления детей, в т. ч. действующих на базе образовательных организаций.

15. Участие в разработке примерных планов мероприятий по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма для образовательных организаций на учебный год.

16. Участие в заседаниях советов и совещаниях органов управления образованием, педагогических советов образовательных организаций, родительских собраниях по вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

17. Консультирование педагогических работников по вопросам разработки обучающимися начальных классов совместно с родителями индивидуальных схем безопасных маршрутов движения от дома до образовательной организации, и обратно домой, оказание помощи в проведении мероприятий по отработке практических навыков безопасного движения детей в районах расположения образовательных организаций.

В своей деятельности направленной на профилактику детского дорожно-транспортного травматизма подразделения пропаганды безопасности дорожного движения используют следующие формы:

- организация и проведение массовых информационно-пропагандистских и профилактических мероприятий, конкурсов, соревнований, выставок по безопасности дорожного движения;
- участие в организации и проведении конференций, дискуссий, форумов, совещаний, семинаров по безопасности дорожного движения;
- участие в подготовке материалов по безопасности дорожного движения для заседаний комиссий по обеспечению безопасности дорожного движения;
- участие в качестве консультантов и рецензентов печатной продукции, кино-, аудио- и видеопроизведений, социальной рекламы, сценических постановок по безопасности дорожного движения, а также содействие в организации дальнейшего их использования;
- организация трансляций обращений к участникам дорожного движения посредством технических средств информации в местах массового пребывания людей;
- проведение просветительских мероприятий (занятий, бесед и инструктажей) с различными категориями участников дорожного движения;
- применение положительного опыта и наиболее эффективных форм пропаганды безопасности дорожного движения.
- участие в разработке и реализации мероприятий федеральных, региональных (в том числе городских и муниципальных) целевых программ, направленных на предупреждение ДТП, в том числе с детьми;
- организация функционирования и наполнения информационными материалами официального сайта Госавтоинспекции в составе аппаратно-программного комплекса «Официальный интернет-сайт МВД России» и иных интернет-ресурсов, администрируемых ГУОБДД МВД России, в том числе и ведомственных аккаунтов в социальных сетях;
- организация и проведение совещаний, семинаров, занятий, а также подготовка методических материалов по пропаганде безопасности дорожного движения для руководителей и сотрудников подразделений Госавтоинспекции.

6.2. Педагогическая профилактика детского дорожно-транспортного травматизма

Нормативно-правовыми основами педагогической профилактики детского дорожно-транспортного травматизма являются: федеральные законы от 29.12.2012 № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации», от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», от 11 июля 2011 г. №192-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» и отдельные законодательные акты Российской Федерации»; Концепция демографической политики Российской Федерации на период до 2025 г. (утв. указом Президента РФ от 9 октября 2007 г. № 1351); Национальная стратегия действий в интересах детей на 2012–2017 годы (утв. указом Президента РФ от 1 июня 2012г. № 761).

Указом Президента РФ от 29 мая 2017 г. №240 период 2018–2027 гг. в Российской Федерации объявлены Десятилетием детства.

В настоящее время показатели детского дорожно-транспортного травматизма являются одним из основных критериев оценки эффективности работы по обеспечению безопасности дорожного движения.

Проведенный анализ образовательной деятельности в области обеспечения безопасности дорожного движения и привития культуры безопасного поведения детей в дорожной среде позволяет сделать следующие выводы.

Согласно приказам Минобрнауки России «Об утверждении и введении в действие федерального государственного образовательного стандарта (далее – ФГОС)», размещенным на сайте Минобрнауки России, с учетом последних редакций 2014 г., в **начальной школе**: в рамках предметной области «Обществознание и естествознание (Окружающий мир)» решаются такие задачи, как формирование модели безопасного поведения в условиях повседневной жизни и в различных опасных и чрезвычайных ситуациях; в рамках предметной области «Физическая культура» формируется установка на сохранение и укрепление здоровья, навыков здорового и безопасного образа жизни (отдельно вопросы безопасного поведения детей на дороге не выделяются).

1. В соответствии с примерной основной образовательной программой начального общего образования, разработанной в соответствии с требованиями федерального ФГОС начального общего образования, учебный предмет «*Окружающий мир*» изучается с

1 по 4 классы по 2 часа в неделю (68 часов в год). В разделе «Человек и общество» изучается тема: «Общественный транспорт», «Транспорт города или села. Наземный, воздушный и водный транспорт. Правила пользования транспортом» (2 часа). В разделе «Правила безопасной жизни» изучается тема: «Дорога от дома до школы, правила безопасного поведения на дорогах» (1 час).

В своей деятельности органы образования субъектов Российской Федерации и руководители образовательных организаций самостоятельно определяют, как будет регламентироваться учебный процесс. В ряде образовательных организаций формирование навыков безопасного поведения на дорогах осуществляется в рамках внеурочной деятельности.

Анализ учебно-методической литературы для 1–4 классов показывает, что не во всех классах предусмотрено обучение дорожной безопасности. Так, комплект учебников по предмету «Окружающий мир» для 1–4 классов, различающиеся по авторам:

– *Г.Г. Иванченкова, И.В. Потапов*. В 1 классе изучается тема «Дорога в школу», во 2, 3 и 4 классах – не предусмотрено изучение основ дорожной безопасности;

– *А.А. Плешаков*. Во 2 классе изучается тема «Берегись автомобиля!», в 3 классе – тема «Дорожные знаки», в 1 и 4 классах – не предусмотрено;

– *А.А. Плешаков, М.Ю. Новицкая*. В 3 классе изучается тема «Транспорт», в 1, 2 и 4 классах – темы по безопасности дорожного движения не изучаются.

– *А.А. Вахрушев, О.В. Бурский, А.С. Раутина*. В учебник 1 класса включена тема «Учимся быть пешеходами», во 2, 3 и 4 классах – не предусмотрено изучение дорожной безопасности.

– *Е.В. Чудинова, Е.Н. Букварева*. В 3 классе – тема «Безопасные маршруты», в 1, 2 и 4 классах – темы по безопасности дорожного движения не изучаются.

– *О.Н. Федотова, Г.В. Трафимова, С.А. Трафимов*. С 1 по 4 класс темы по безопасности дорожного движения не изучаются.

– *Н.Ф. Виноградова*. В учебник 1 класса включена тема «Правила поведения на дорогах», «Ты – пешеход», во 2, 3 и 4 классах темы по безопасности дорожного движения не изучаются.

2. В соответствии с ФГОС основного общего образования (5–9 классы) результаты изучения предметной деятельности «Основы безопасности жизнедеятельности» (далее – ОБЖ) включают формирова-

ние современной культуры безопасности жизнедеятельности на основе понимания необходимости защиты личности, общества и государства посредством осознания значимости безопасного поведения в условиях чрезвычайных ситуаций природного, техногенного и социального характера, а также убеждения в необходимости безопасного и здорового образа жизни.

Программа должна обеспечить:

- формирование у обучающихся личностных качеств, необходимых для конструктивного, успешного и ответственного поведения в обществе с учетом правовых норм, установленных российским законодательством;
- осознание обучающимися ценности экологически целесообразного, здорового и безопасного образа жизни;
- формирование знаний о современных угрозах для жизни и здоровья людей, в том числе экологических и транспортных, готовности активно им противостоять.

Согласно примерной основной образовательной программе основного общего образования, разработанной в соответствии с требованиями ФГОС основного общего образования, изучение правил безопасного поведения на дороге включено в программу курса «*Основы безопасности жизнедеятельности*».

В 5–6 классах в модуль «Опасные ситуации техногенного характера» включены *темы уроков*: Дорожное движение, безопасность участников дорожного движения. Пешеход. Безопасность пешехода. Пассажир. Безопасность пассажира. Водитель. (4 часа)

В 7–9 классах изучается тема «Безопасность на дорогах»: Причины дорожно-транспортных происшествий и травматизма людей. Организация дорожного движения, обязанности пешеходов и пассажиров. Велосипедист – водитель транспортного средства. (3 часа)

Анализ учебно-методической литературы для 5–9 классов показывает, что не во всех классах предусмотрено изучение дорожной безопасности. Так, комплект учебников по предмету «Обеспечение безопасности жизнедеятельности» для 5–9 классов, различающиеся по авторам:

- А.Т. Смирнов, Б.О. Хренников. Вопросы по дорожной безопасности включены только в учебники для 5 и 8 классов. В 5 классе в рамках главы «Опасные ситуации техногенного характера» изучаются темы: «Дорожное движение, безопасность участников дорожного движения», «Пешеход. Безопасность пешехода», «Пассажир. Без-

опасность пассажира», «Водитель». В 8 классе в главу «Безопасность на дорогах» включены темы: «Причины дорожно-транспортных происшествий и травматизма людей», «Организация дорожного движения, обязанности пешеходов и пассажиров», «Велосипедист – водитель транспортного средства»;

– *В.Н. Латчук, М.И. Кузнецов, В.В. Марков, В.В. Поляков*. Вопросы по дорожной безопасности включены только в учебники для 5 и 8 классов. В 5 классе в рамках главы «Безопасность на дорогах и на транспорте» изучаются темы: «Организация дорожного движения, причины и последствия дорожно-транспортных происшествий», «Безопасное поведение пешеходов и пассажиров», «Безопасность в общественном транспорте и автомобиле». В 8 классе в главу «Чрезвычайные ситуации на транспорте. Из истории транспортных аварий» включены темы: «Автомобильные аварии и катастрофы», «Безопасное поведение на дорогах велосипедистов и водителей мопедов».

– *М.П. Фролов, М.В. Юрьева, В.П. Шолох*. Вопросы по дорожной безопасности включены в учебники для 5, 7 и 8 классов.

В 5 классе разделе «Личная безопасность в повседневной жизни» рассматриваются темы: Опасные ситуации на дорогах. Безопасность в общественном и личном транспорте.

В 7 классе в главе «Дорожное движение и безопасность человека» изучаются темы: «Дорога и её элементы», «Участники дорожного движения», «Движение во дворах и жилых зонах».

В 8 классов главу «Безопасное поведение на улицах и дорогах» включены темы: «Правила для велосипедистов», «Мотовелосипед и мопед», «Мотоцикл», «Водитель – главный участник дорожного движения. Проезд перекрёстка. Экстремальные ситуации аварийного характера».

3. В соответствии с ФГОС среднего *общего образования* (10 и 11 классы) результаты изучения предметной деятельности «Основы безопасности жизнедеятельности» (базовый уровень) включают формирование умения применять полученные знания в области безопасности на практике, проектировать модели личного безопасного поведения в повседневной жизни и в различных опасных и чрезвычайных ситуациях.

Анализ учебно-методической литературы для 10 и 11 классов показывает, что изучение дорожной безопасности предусмотрено только в учебнике по ОБЖ для 10 класса:

– *В.Н. Латчук, В.В. Марков.* В главе «Уголовная ответственность несовершеннолетних» рассматривается тема: «Уголовная ответственность за приведение в негодность транспортных средств»;

– *Б.И. Мишин, М.П. Фролов, М.В. Юрьева, А.Т. Тихонович, Е.Н. Литвинов.* Вопросы по дорожной безопасности в учебники не включены;

– *А.Т. Смирнов, Б.О. Хренников.* Вопросы по дорожной безопасности не рассматриваются.

Таким образом, на изучение тем по дорожной безопасности в 1–4 классах отводится 3 часа, в 5–9 классах – 7 часов, в 10–11 классах изучение тем дорожной безопасности не предусматривается.

«Воспитание является процессом, в ходе которого происходит постепенное восхождение человека по ступеням социальной зрелости. Благодаря воспитанию, в ходе воспитания и посредством воспитания происходит выделение и развитие в человеке его родовых «сущностных сил», тем самым воспитание каждого отдельного человека выступает как часть процесса развития общества в целом»¹.

Воспитание культуры безопасного поведения на дороге неразрывно связано с обучением и имеет специфические особенности по задачам, принципам, методам и формам. Это двухсторонний процесс в активном взаимодействии Госавтоинспекции, органов управления образованием и участников дорожного движения. Сущность воспитания культуры безопасного поведения проявляется как процесс целенаправленного и организационно оформленного взаимодействия всех субъектов профилактики, которое обеспечивает эффективное снижение дорожно-транспортного травматизма и формирование убеждений и правосознания у участников дорожного движения.

Успех деятельности Госавтоинспекции регионального и районного уровней по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в значительной мере обусловлен должной организацией их взаимодействия с региональными органами образования (Комитет образования правительства Санкт-Петербурга). Эта проблема приобрела особую актуальность в связи с комплексным подходом к вопросам обеспечения безопасности детей на дороге на основе создания единой системы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, дальнейшим совершенствованием этой деятельности и

¹ Лики морали : Введение в этику. – СПб.: Ривьера, 1996. – 167 с.

повышением социальной роли Госавтоинспекции в воспитании законопослушного человека будущего.

Приведем пример системы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма на примере отдельно взятого региона (Санкт-Петербурга).

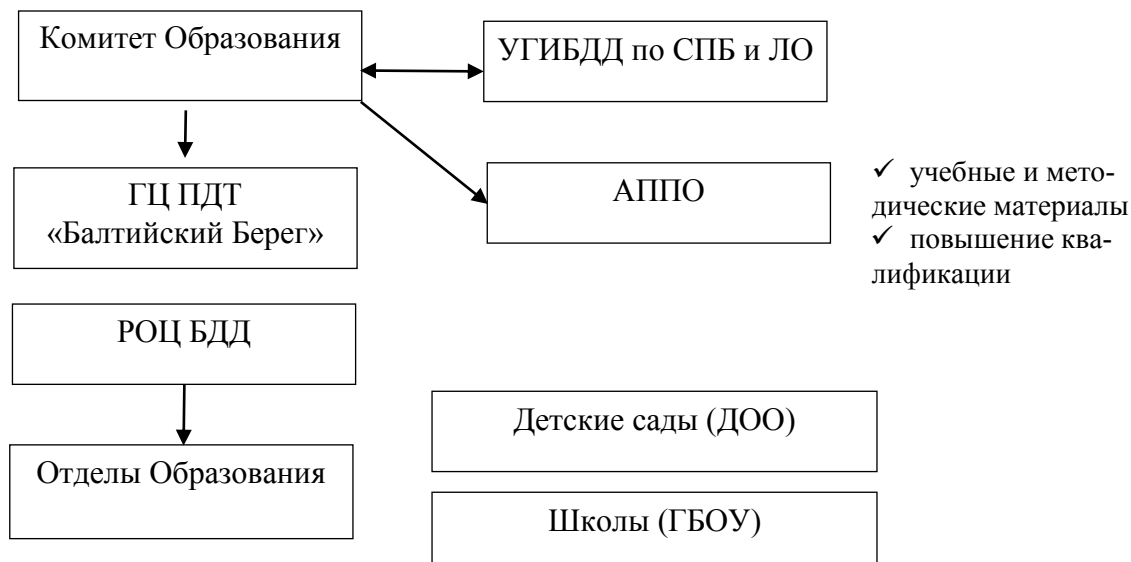


Рис. 7. Схема взаимодействия ГИБДД и органов образования на примере Санкт-Петербурга.

Взаимодействие Госавтоинспекции с органами образования строится на основе горизонтальных связей (связи между равноправными органами управления) и дает возможность:

а) обеспечить оптимальное выполнение стоящих перед ними задач в области профилактики детского дорожно-транспортного травматизма путем объединения совместных усилий государственных органов, общественности и представителей бизнеса;

б) принимать активное участие в решении вопросов обеспечения детской безопасности на дороге совместно с органами образования, родительской общественностью.

Организационной основой взаимодействия Госавтоинспекции с органами образования являются совместная разработка и реализация планов мероприятий по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в регионе (городе, районе). Планы могут быть комплексными, предусматривающими совокупность таких мероприятий, и линейно-комплексными, предусматривающими объединение усилий Госавтоинспекции, органов образования и других госу-

дарственных органов и общественности в целях реализации отдельных обеспечения безопасности дорожного движения.

Как правило, решение глобальных проблем в обеспечении безопасности дорожного движения происходит через обсуждение их на заседаниях комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения (далее КОБДД). В России координирующим органом Правительства РФ по рассмотрению вопросов и подготовке предложений в области дорожного движения является правительственная комиссия Российской Федерации по обеспечению безопасности дорожного движения. Председателем комиссии является заместитель Председателя Правительства РФ.

В правительстве Санкт-Петербурга за работу комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения при губернаторе Санкт-Петербурга отвечает Комитет по вопросам законности и правопорядка. К компетенции комиссии относятся:

- координация деятельности органов исполнительной власти в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- организация разработки и выполнения программ по предупреждению аварийности на автомобильном транспорте;
- подготовка предложений по совершенствованию законодательства в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Процесс организации взаимодействия по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма происходит в рамках вертикального взаимодействия звеньев и уровней управленческой структуры путем подчинения руководящему центру. Такое взаимодействие осуществляется, как правило, с помощью распорядительства (приказы, распоряжения, поручения).

Городской центр по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма «Балтийский берег» создан с целью организации и реализации комплекса мероприятий для образовательных организаций Санкт-Петербурга, направленных на предупреждение детского травматизма в дорожно-транспортных ситуациях, а также на пропаганду безопасного поведения детей на дорогах.

Задачами являются:

- реализация дополнительных общеобразовательных общеразвивающих программ по безопасности дорожного, направленных на формирование гражданской позиции, воспитание патриотизма, развитие творческих качеств, всестороннее развитие личности обучающихся;

– организация и реализация городских массовых мероприятий (соревнований, слетов, смотров и конкурсов) по безопасности дорожного движения;

– методическое сопровождение деятельности образовательных организаций Санкт-Петербурга по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма;

– содействие развитию общественно-государственной детско-юношеской организации «Российское движение школьников» посредством создания детских общественных объединений «Юный инспектор движения»;

– участие в составлении и реализации ежегодного межведомственного плана совместных мероприятий Комитета по образованию и других организаций среди обучающихся образовательных учреждений Санкт-Петербурга по безопасности дорожного движения;

– организация сотрудничества и взаимодействия с органами государственной власти, УГИБДД ГУ МВД России по Санкт-Петербургу и Ленинградской области, общественными и ветеранскими организациями, некоммерческими организациями и представителями бизнеса;

– создание условий для участия семьи и общественности в организации образовательной деятельности по предупреждению детского травматизма в дорожно-транспортных ситуациях, городских и всероссийских конкурсов, слётов по безопасности дорожного.

Основными направлениями деятельности Городского центра по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма являются:

– организация и реализация городских массовых мероприятий и конкурсных программ;

– образовательная деятельность;

– методическое сопровождение деятельности образовательных организаций Санкт-Петербурга по безопасности дорожного движения и пожарной безопасности.

Одним из ключевых направлений деятельности Городского центра по профилактике детского травматизма и пожарной безопасности является методическая работа, предполагающая:

– организацию и проведение городских методических объединений специалистов, организаторов работы по безопасности дорожного движения в районах Санкт-Петербурга;

– проведение совещаний для педагогов образовательных организаций, участвующих в городских массовых мероприятиях.

С 1 января 2008 г. на основании распоряжения Комитета по образованию от 26 октября 2007 г. № 1416-р в рамках Национальной федеральной программы «Безопасность дорожного движения» в Санкт-Петербурге создано 18 районных опорных центров по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма и безопасности дорожного движения (РОЦ БДД) как структурных подразделений в Домах детского технического творчества.

К основным их функциям отнесены:

- реализация образовательных и досуговых программ по обучению правилам безопасного поведения на дорогах;
- координация деятельности и методическое сопровождение образовательных учреждений района по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма;
- координация и методическое сопровождение проведения районных массовых мероприятий по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма;
- координация и организация подготовки команд школьников района для участия в городских соревнованиях по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма;
- организация совместно с районным научно-методическим центром различных форм повышения квалификации педагогических кадров;
- участие в проведении смотров и проверок работы образовательных учреждений по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

В образовательных организациях общего образования приказом по образовательной организации назначается ответственный педагог за организацию работы по безопасности дорожного движения. Педагог осуществляет свою деятельность в тесном сотрудничестве с инспектором по пропаганде безопасности дорожного движения отдела ГИБДД территориального УМВД.

В обязанности педагога, ответственного за организацию профилактики детского дорожно-транспортного травматизма, входит.

1. Организация работы образовательных организаций по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в соответствии с планами совместной работы Госавтоинспекции и органа управления образованием.

2. Осуществление контроля за выполнением учебного плана и программы занятий по правилам дорожного движения в образовательном процессе.

3. Осуществление постоянного контакта с инспектором по пропаганде безопасности дорожного движения Госавтоинспекции по вопросам:

- организации совместных профилактических мероприятий с учащимися и их родителями;
- оформления «уголка безопасности», кабинета ОБЖ;
- консультации по обеспечению обучающихся методической литературой и наглядными пособиями;
- консультации по техническому оборудованию автоплощадок (автогородка) на территории образовательной организации.

4. Систематическое информирование педагогического коллектива и родителей о состоянии аварийности: количестве ДТП с участием несовершеннолетних, анализе причин и условий, способствующих возникновению ДТП, сроках проведении профилактических мероприятий, их участниках.

5. Разработка совместно с сотрудником Госавтоинспекции схемы маршрута безопасного передвижения обучающихся по территории, прилегающей к общеобразовательной организации. Контроль постоянного обновления информации по данной схеме.

6. Организация работы отрядов ЮИД.

Тема профилактики детского дорожно-транспортного травматизма объединяет органы образования и подразделения пропаганды безопасности дорожного движения Госавтоинспекции МВД России. Решая насущную проблему каждый своими доступными методами, совместно эти структуры выстроили целую систему взаимодействия.

В настоящее время трудно найти образовательную организацию, которая находится в отрыве от профилактики детского дорожно-транспортного травматизма. Решение этой проблемы, безусловно, требует всесторонней и многоаспектной педагогической деятельности. Важно выбрать свои, индивидуальные для каждой образовательной организации формы и методы работы с детьми, с родительской ответственностью, общественными организациями и объединениями, заинтересованными в обеспечении безопасности дорожного движения. Сотрудники подразделений пропаганды безопасности дорожного движения Госавтоинспекции МВД России играют ключевую роль в совместной педагогической деятельности, направленной на профилактику детского дорожно-транспортного травматизма.

Ознакомление детей с правилами безопасного поведения на дорогах проводится в дошкольных, общеобразовательных, специальных образовательных организациях различных организационно-правовых

форм, получивших лицензию на осуществление образовательной деятельности в установленном порядке.

Основным требованием к деятельности образовательных организаций по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма является обеспечение непрерывности педагогического процесса. Воспитание культуры безопасного поведения детей на дороге должно начинаться с дошкольного возраста. В это время формируются, развиваются, прививаются детям основные навыки безопасного поведения на дороге. Образовательные организации общего образования обучают основам безопасного дорожного движения, и интегрируется этот процесс образовательными организациями дополнительного образования детей.

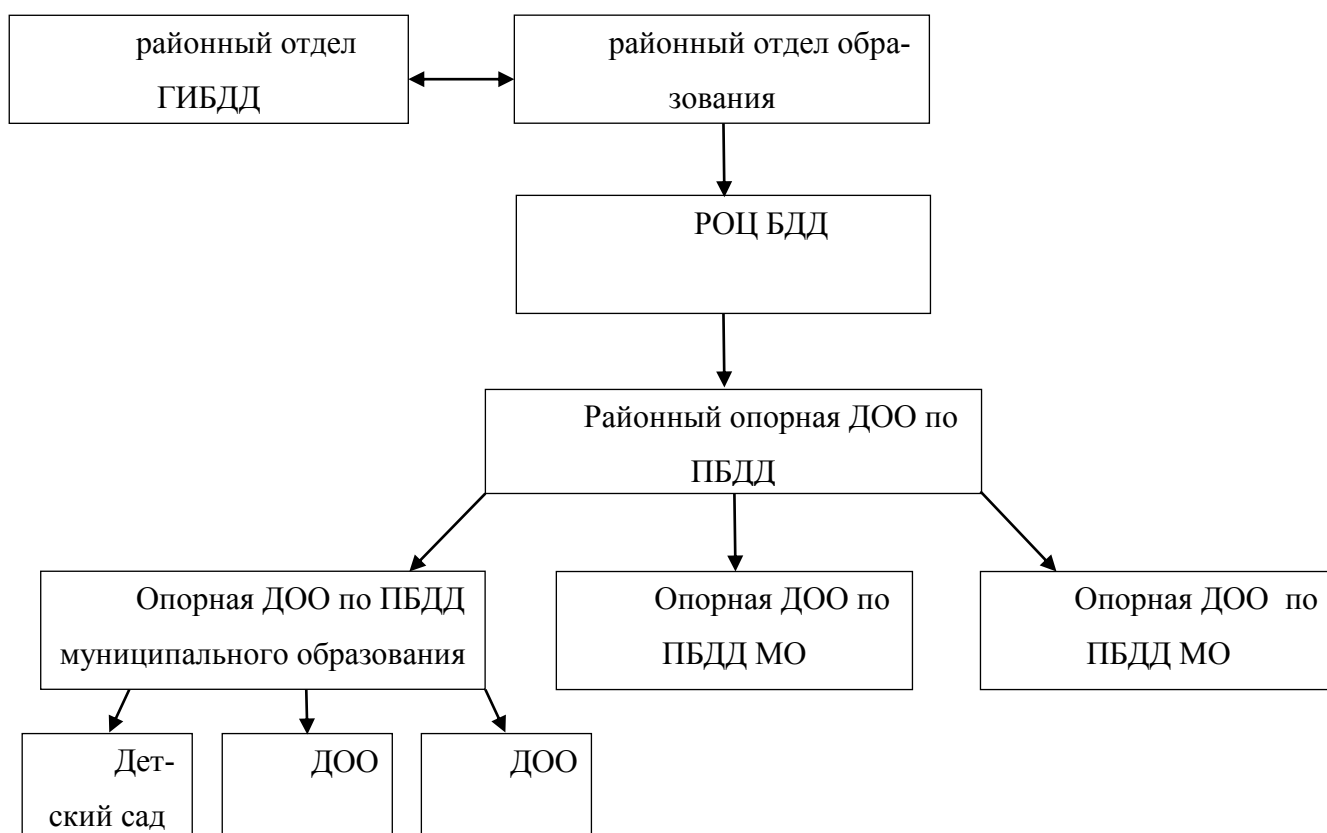


Рис 8. Схема организации взаимодействия службы пропаганды отдела ГИБДД с органами образования по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма в одном из районов Санкт-Петербурга (ДОО – дошкольная образовательная организация, опорная ДОО МО – опорная по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма дошкольная образовательная организация в отдельно взятом муниципальном образовании).

Выбор такой системы взаимодействия сделан не случайно. Это обусловлено большой протяженностью района (276,452 км), большим количеством дошкольных образовательных организаций (75) и сокращением численности сотрудников Госавтоинспекции в рамках

реформирования системы МВД (1 сотрудник пропаганды на 650 тыс. населения, при нормативной численности 1 на 100 тыс. населения). В районе инициативно определилась одна ДОО, которая под руководством районного опорного центра по безопасности дорожного движения и инспектора по пропаганде осуществляет методическое сопровождение и повышение квалификации воспитателей дошкольных образовательных организаций каждого из 7-ми муниципальных образований. Соответственно, далее эти ДОО организуют образовательный процесс для воспитателей детских садов своего муниципального образования. Это позволяет осуществлять не только методическое сопровождение образовательной деятельности ДОО по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, но и своевременно исключать ошибки в терминологии и вольное трактование правил дорожного движения. Инспектор по пропаганде безопасности дорожного движения имеет возможность контролировать эту деятельность, посещая только опорные детские сады, что значительно сокращает объем нагрузки, а качество знаний детей заметно повышается. Кроме того, такое взаимодействие стимулирует педагогов к разработке методических материалов соответствующих современным правилам дорожного движения, которые находят свое применение не только в конкретно взятом районе, но и масштабах Санкт-Петербурга.

Самым распространенными формами оказания помощи образовательным организациям инспекторами по пропаганде безопасности дорожного движения Госавтоинспекции МВД России остаются проведение агитационно-пропагандистских мероприятий, профилактических бесед, просмотр тематических фото- и видеоматериалов, проведение методических семинаров, родительских собраний. Как правило, в образовательных организациях собираются целевые аудитории – педагоги, дети, родители.

В то же время актуальны *профилактические беседы* сотрудников Госавтоинспекции в образовательных организациях. Проблема правонарушений в подростковой среде наиболее сложная и противоречивая из существующих проблем современного общества. В юном возрасте трудно осознать, что совершаемые проступки влекут за собой тяжелые и порой неустранимые последствия. Беседа в таких случаях может быть действенным способом предотвращения ситуации, когда школьник отступает от норм безопасного поведения в обществе и, как следствие, на дороге. В связи с этим целесообразно опреде-

лить некоторые стандартные требования к профилактическим беседам сотрудников ГИБДД.

Профилактическая беседа должна быть лаконичной (не более 10 минут), достаточно эмоциональной, содержать ответы на наиболее актуальные вопросы. Выступление перед школьной аудиторией должно проводиться на доступном языке, без общепринятых сокращений.

Современные технологии позволяют проводить встречи со школьниками и их родителями с помощью *дистанционных вебинаров* (онлайн-семинары и конференции). Новые возможности позволяют инспектору получать обратную связь с удаленными образовательными организациями, а в формате одновременного включения охватывать большее количество обучающихся, нежели при личном присутствии. Эта форма профилактики актуальна на современном этапе ввиду сокращения численности сотрудников Госавтоинспекции и отсутствия реальной возможности регулярного посещения инспектором образовательных организаций.

В ходе бесед целесообразно использовать наглядные материалы, приводить примеры из практики служебной деятельности. Беседу необходимо разделить на три основные части: вступление, основная часть и заключение.

В начале выступления необходимо подчеркнуть, что с увеличением количества автомобилей, возникают проблемы взаимодействия людей участвующих в дорожном движении: водителей, пешеходов, пассажиров. Правила дорожного движения созданы для защиты всех участников дорожного движения, это закон, действующий на дороге, и все обязаны его исполнять. Результатом нарушения правил дорожного движения может стать дорожно-транспортное происшествие.

Детям необходимо напоминать *основные правила безопасного поведения*. Приведем их основной перечень:

1. Пешеходы должны двигаться по тротуарам или пешеходным дорожкам, а при их отсутствии по обочинам или краю проезжей части навстречу движению транспортных средств.

2. Переходите проезжую часть в установленных местах – по пешеходному переходу, обозначенному знаком «пешеходный переход» и дорожной разметкой «зебра» (наземный пешеходный переход). Самые безопасные пешеходные переходы надземные и подземные.

3. Если наземный пешеходный переход регулируемый (имеется светофор или регулировщик), переходите проезжую часть только на зеленый сигнал светофора, убедившись, что транспорт остановился и пропускает пешеходов. Опасно переходить проезжую часть, когда горит красный или желтый сигнал светофора, даже если на дороге нет автомобилей.

4. Если зеленый сигнал светофора начал мигать, переходить дорогу опасно. Дождитесь следующего зеленого сигнала светофора.

5. Есть автомобили спецслужб (скорая помощь, МЧС, полиция), которые в экстренных ситуациях имеют право отступать от требований Правил дорожного движения, например, проезжать на красный сигнал светофора. Если к переходу приближается автомобиль с включенными световым и звуковым сигналами, вы обязаны пропустить его.

6. Если дорожное движение регулирует инспектор дорожно-патрульной службы, все участники дорожного движения – и пешеходы, и водители – должны следовать его указаниям.

7. Если переход проезжей части по наземному нерегулируемому пешеходному переходу вызывает опасения, обратитесь за помощью к взрослым.

Советы по безопасному переходу проезжей части дороги по регулируемым и нерегулируемым наземным пешеходным переходам:

1. Выход на проезжую часть из-за предметов, ограничивающих обзор дороги (кусты, сугробы, припаркованные автомобили и пр.) опасен. Убедитесь в том, что автомобили остановились и уступают вам дорогу.

2. Перед переходом проезжей части следует остановиться на краю тротуара (не наступая на поребрик (бардюр)), посмотреть налево, потом направо, чтобы убедиться в безопасности.

3. При переходе проезжей части необходимо внимательно следить за обстановкой на дороге (сначала ОБЯЗАТЕЛЬНО посмотрите налево, дойдите до середины дороги, посмотрите направо, закончите переход).

4. Переходить проезжую часть надо под прямым углом и быстрым шагом (не бегом).

5. Старайтесь переходить дорогу в группе пешеходов – это намного безопаснее.

6. В темное время суток рекомендуется иметь световозвращающие элементы на одежде, обуви, сумках, рюкзаках, которые дают возможность водителям издалека заметить пешехода.

7. Для перехода проезжей части дороги после выхода из общественного транспорта пользуйтесь только пешеходными переходами. Обходить маршрутный транспорт нельзя – это опасно!

8. Пассажиры в автомобиле обязаны пристегиваться ремнями безопасности. Ребенок-пассажир, согласно правилам дорожного движения, должен перевозиться с использованием детского удерживающего устройства (кресло или иное средство, позволяющее пристегнуть ребенка с помощью ремней безопасности).

9. Управление велосипедом при движении по дорогам разрешается лицам не моложе 14 лет, с соблюдением требований правил дорожного движения для велосипедистов.

Важно! Нарушение правил движения по дорогам на велосипедах, самокатах, роликовых коньках и скейтбордах, моноколесах и гироскутерах увеличивает риск возникновения дорожно-транспортных происшествий.

В завершении беседы акцентируется внимание аудитории на том, что строгое соблюдение Правил дорожного движения, внимательность и взаимоуважение на дороге – залог безопасности всех участников дорожного движения. Важно, чтобы полицейского – инспектора ГИБДД представил детям учитель (воспитатель). Перед проведением беседы необходимо поприветствовать аудиторию, а после окончания беседы попрощаться с детьми и учителем (воспитателем). Важно ответить на все интересующие аудиторию вопросы.

6.3. Профильная смена как среда воспитания культуры безопасного поведения на дороге

Воспитание культуры безопасности дорожного движения наиболее эффективно через такую форму, как профильные смены. Подобная среда воспитания позволяет перейти от учебной деятельности к исследовательской, что не только повышает усвояемость полученных знаний школьниками, но и является общественно полезной работой. Под профильной сменой понимается форма образовательной и оздоровительной деятельности с социально активными детьми, проводимая как смена актива юных инспекторов движения (далее ЮИД) детских и молодежных общественных объединений, зимняя и

летняя профильные школы, в период каникул с круглосуточным или дневным пребыванием обучающихся и воспитанников. Таким образом, деятельность профильной смены подчинена профильным приоритетам, т. е. определённому направлению, специфике (в нашем случае привитие навыков безопасного поведения на дороге). Профильная смена ЮИД может быть реализована на базе стационарного детского лагеря, передвижного лагеря на базе образовательной организации.

Очевидно, что система непрерывной подготовки детей к безопасному участию в дорожном движении считается ключевой в комплексе мер по предотвращению детского травматизма. Непрерывная подготовка позволяет формировать у детей специальные знания, умения, и культуру безопасного поведения в условиях дорожного движения.

В этой связи проведение *профильных смен в детских оздоровительных лагерях* в каникулярное время соответствует условиям непрерывной системы их обучения.

Профильная смена по освоению детьми основ безопасного поведения в транспортной среде – это инструмент накопления, усвоения и передачи нравственного и практического опыта детям в области безопасности дорожного движения.

При организации профильной смены важно сделать акцент на совершенствовании профилактической работы, поиск новых форм и методов обучения основам безопасного поведения на дороге и формированию культуры участия в дорожном движении. Новые игровые технологии, могут позволить включиться детям в практическую деятельность в условиях, направленных на воссоздание и усвоение опыта безопасного поведения на дорогах.

По своей направленности профильные смены могут быть интегрированными и включать в себя разноплановую деятельность, объединять оздоровление и воспитание детей с обучением их основам безопасного поведения в транспортной среде.

Профильные смены могут быть организованы в различных форматах:

- кратковременная (от 7 до 14 дней);
- стандартная (21 день).

Целью профильной смены является непрерывность и преемственность педагогического, воспитательного и профилактического процессов, направленных на снижение уровня детского дорожно-транспортного травматизма, повышение эффективности деятельности

по воспитанию законопослушных участников дорожного движения, вовлечение детей в отряды юных инспекторов движения.

Профильная смена направлена на решение следующих задач:

- удовлетворение потребности детей в полноценном отдыхе;
- систематизации знаний детей о правилах дорожного движения;
- приобретение практических навыков безопасного участия в дорожном движении;
- формирование коллектива сверстников, объединённых общей идеей пропаганды культуры безопасного поведения на дороге (ЮИД);
- формирование коммуникативных навыков и обучение эффективному взаимодействию со сверстниками;
- формирование сознательного и ответственного отношения к вопросам личной и общественной безопасности.

Социальная значимость профильной смены по освоению детьми основ безопасного поведения в транспортной среде определяется следующими критериями:

- образовательный – закрепление знаний правил дорожного движения;
- культурный – формирование у детей культуры безопасного поведения на дороге;
- социальный – готовность детей к социально-значимой деятельности в качестве члена отряда ЮИД, воспитание у детей отрицательного отношения к нарушителям норм поведения в сфере безопасности дорожного движения.

6.4. Музейная педагогика как инновационная педагогическая технология в преподавании основ безопасного поведения на дорогах

Неоспорима идея решения музеями просветительских задач в обществе. Именно музеям отводится важное место в развитии и образовании личности, сознания поколений. Безусловно, есть примеры положительного зарубежного опыта. Однако наша страна наиболее открыта к образовательному феномену музеев как источников повышения культурного уровня населения. Именно музеи играют значительную роль в установлении человеческих отношений на более высоком гуманистическом уровне. От этого зависят и социальное благосостояние, и экономика, безопасность и научно-технический прогресс нашего государства.

Трудно переоценить роль музеев в сохранении историко-культурного наследия человечества. В их коллекциях собраны бесценные памятники истории, культуры и искусства. Музеи – это хранители социальной памяти, они дают нам возможность изучить прошлое, задуматься о настоящем и заглянуть в будущее. Огромный культурный потенциал музейных собраний содержит в себе большие возможности для образования и воспитания. Музей сегодня все более становится не только культурным, но и образовательным пространством.

Музеи Госавтоинспекции МВД России, которые в той или иной степени представлены в подразделениях регионов России, не только дают знания детям о мире, порядке, безопасности. Прежде всего они воспитывают отношение участника дорожного движения к миру, апеллируя непосредственно к их чувствам, сознанию через подлинники, являющие собой концентрированный опыт стремления человечества к порядку и безопасности на дорогах. За любым экспонатом всегда стоит человек с его чувствами, мыслями, идеями, ценностными ориентирами. Музеи ОРУД-ГАИ-ГИБДД дают возможность по-особому почувствовать связь времен. Здесь по-особому ощущается ценность самого человека и человеческих отношений, создается обстановка для созерцания и для работы мысли. Атмосфера музеев – воспитывающая и обучающая, помогающая посетителю вне зависимости от возраста выйти из так называемого «кризиса созерцания». Постигая историю Госавтоинспекции, развития службы через призму судеб сотрудников, посетители музеев вовлекаются в процесс самоанализа и размышлений.

Современная тенденция музеев к активизации образовательно-воспитательной деятельности с несовершеннолетними участниками дорожного движения является характерной, в том числе и для многих музеев Госавтоинспекции нашей страны.

Музейная педагогика возникает как закономерный результат интеграционных процессов, охвативших сферы образования, науки и культуры, а также развития культурной и образовательной деятельности музеев в разных странах мира. Музейная педагогика – это новая интегративная область, которая включает в себя научно-методологическую дисциплину и практическую деятельность, объединяющую усилия музейного работника и музейного педагога. Она имеет междисциплинарный характер и тесно связана с такими дисциплинами, как музееведение, искусствоведение, история, психология, краеведение, предлагая качественно новый уровень освоения культуры и искусства на основе музейного собрания. Музейная педагогика – интегративная и качественно новая сфера образовательной деятельности может быть рассмотрена как инновационная педагогическая технология.

В России первый шаг в истории формирования музейной педагогики был сделан отечественными учеными и общественными деятелями самостоятельно. Само возникновение педагогической деятельности музеев было инициативой органов образования Санкт-Петербурга, где в 1865 г. был образован Педагогический музей, который выступил в роли общественного, научного и просветительского центра, разрабатывающего актуальные вопросы педагогической науки. Педагогический отдел музея объединил творческие усилия таких видных педагогов, как Н. А. Корф, Д. Д. Семенов, П. Ф. Лесгафт, П. Ф. Каптерев, Л. Н. Модзалевский, А. Н. Острогорский, И. И. Пальсон, П. Г. Редкин, К. К. Сент-Илер и др. При отделе работали кружки для учителей и родителей. Крупнейшие ученые и педагоги того времени – И. М. Сеченов, Н. Х. Вессель, Н. М. Пржевальский, С. М. Соловьев и др. проводили в музее публичные лекции для школьников и будущих учителей.

Особый вклад в музейную педагогику внес А. В. Бакушинский. На рубеже 1910–1920-х гг. он определил и научно обосновал значение искусства в духовном, интеллектуальном и эстетическом развитии ребенка, приоритетные виды художественной деятельности для каждого возраста, взаимосвязь процессов эстетического восприятия и разнообразных форм творчества в становлении личности.

Рассматривая работу в музее как педагогический процесс, А. В. Бакушинский исходил из строгого соблюдения возрастной специфики зрителя, в котором видел не «объект воздействия», а прежде всего партнера. Резко выступая против иллюстративного подхода к рассмотрению произведений искусства, он утверждал необходимость акта сопереживания в процессе восприятия. Разделяя позиции А. Лихтварта в том, что обучение искусству в музее – это прежде всего развитие художественного восприятия, в своей практической деятельности А. В. Бакушинский особое внимание уделяет методике проведения экскурсий. Он изложил ее в широко известной работе «Музейно-эстетические экскурсии» (1919). Заслуга А. В. Бакушинского состоит в том, что он первым в России осмыслил концептуальный подход к художественному развитию ребенка средствами музейной и школьной среды, сделав попытку объединить профессиональное искусствоведение и педагогическую практику.

Просветительские и образовательные функции свойственны музею уже по определению:

– работа с общественностью (взаимодействие со средствами массовой информации, дискуссии в прессе, выпуск каталогов и информационных материалов);

– музейные образовательные курсы для различных категорий посетителей (циклы лекций, экскурсии, организация свободного времени);

– связь со школой и работа с детьми всех возрастов (детские дидактические выставки, выпуск информационных и познавательных изданий для детей).

Музейная педагогика, как и педагогика в целом, направлена на задачи воспитания и развития личности. Музейно-педагогический процесс представляет собой единую и динамичную систему компонентов, определяемых педагогическими категориями (воспитание, развитие, образование, обучение). Музейная педагогика использует те же понятия и категории и подчиняется тем же законам, что и общая педагогика. Поэтому, рассматривая формы, методы, принципы и средства музейной педагогики, можно выделить и технологии музейной педагогики.

Более того, сама музейная педагогика может быть рассмотрена как инновационная педагогическая технология.

В современной педагогике нет однозначного понимания понятия «педагогическая технология». На сегодня существует более трёхсот определений педагогических технологий различных авторов. Одни авторы (М. В. Кларин, В. М. Монахов и др.) понимают педагогическую технологию как совокупность установок, определяющих формы, методы и способы достижения педагогической цели. В определениях других (С. М. Вишнякова, Е. В. Ширшов и др.) она предстает как некий набор технологических процедур, обеспечивающих воспроизводимость и гарантированность результата.

Важным атрибутом педагогических технологий, по мнению этих авторов, является измеримость и воспроизводимость результатов. В технологизированных системах не декларируется «нечто», если его нельзя измерить и воспроизвести на практике. Любая технология обучения должна удовлетворять главным методологическим требованиям, таким как: концептуальность, системность, управляемость, эффективность, воспроизводимость. Образовательные технологии – совокупность организационных форм, педагогических методов, средств, а также социально-психологических, материально-технических ресурсов образовательного процесса, создающих комфортную и адекватную целям воспитания и обучения образовательную среду, содействующую формированию всеми или подавляющим большинством обучающихся необходимых компетенций и достижению запланированных результатов обучения.

Современная музейная педагогика использует различные формы, методы и технологии: экскурсии, лекции, консультации, научные чтения, конференции, кружки, студии, конкурсы, олимпиады, викторины, встречи с интересными людьми, концерты, литературные вечера, театрализованные представления, киносеансы, исторические игры и т. д.

Одной из самых востребованных инновационных технологий является сегодня музейно-педагогическая программа, которая, объединяя два блока – «школа в образовательном пространстве музея» и «музейная педагогика в школе», – одновременно является также моделью реализации инновационной образовательной практики музея. Такая модель открывает возможность наиболее эффективного взаимодействия музея и школы, так как создает предпосылки для формирования музейно-педагогической образовательной области в рамках школьного учебно-педагогического процесса.

Музейно-педагогическая программа предполагает творческое взаимодействие музейного и школьного педагогов. Она позволяет обогатить новым содержанием такие традиционные формы образовательной деятельности, как лекции, экскурсии, дидактические выставки, семинары, включить в образовательный процесс современные видео- и мультимедийные технологии. Обеспечивая поэтапное и последовательное развитие личности, музейно-педагогические программы являются основой моделирования системы взаимодействия музея и системы образования. При этом разработка программы определяется: целью её создания и задачами, адресностью (на какую аудиторию она рассчитана); содержанием; формами, средствами и методическими приемами, предлагаемыми для реализации программы; сроками осуществления; результативностью и оценкой эффективности. Только в этом случае программы, обеспечивая поэтапное и последовательное развитие личности, служат обоснованием инновационной образовательной практики музея.

6.5. Музейная педагогика на примере деятельности Управления Госавтоинспекции ГУ МВД России по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма

Как пример инновационной технологии музейной педагогики можно привести программу Музея ОРУД-ГАИ-ГИБДД Санкт-Петербурга, направленную на профилактику детского дорожно-транспортного травматизма. Цель программы – становление правового самосознания учащихся и их готовности к равноправному диалогу о

безопасности дорожного движения, что предполагает овладение культурным наследием службы дорожной инспекции, прежде всего своей страны.

Реализация программы производится образовательными организациями Санкт-Петербурга совместно с музеем ОРУД-ГАИ-ГИБДД, управлением Госавтоинспекции по Санкт-Петербургу и Ленинградской области, Санкт-Петербургским университетом МВД России, Санкт-Петербургским Суворовским военным училищем МВД России. Все перечисленные субъекты участвуют в разработке и обеспечении проекта учебно-методического комплекса образовательных организаций (программы по основам безопасного поведения детей на дорогах и методические рекомендации к ним, слайд-пособия, видеопрограммы) и системой методического анализа хода эксперимента с последующей ежегодной итоговой конференцией учителей-экспериментаторов по обмену опытом.

В рамках программы сложилась последовательность преемственных звеньев диалога: музей – образовательная организация – музей. Реализация программы связана с применением наиболее современных информационных и аудиовизуальных технологий.

Психолого-педагогическое сопровождение пребывания юных посетителей в музее предоставляет возможность освоения правил поведения на дороге как реальностей, в которых существует современный человек, так и специфических способов общения с сотрудниками Госавтоинспекции, ветеранами, участниками Великой Отечественной войны, обеспечивавшими жизнеспособность «Дороги Жизни» в дни блокады Ленинграда.

Главная миссия музейной педагогики состоит в психолого-педагогическом обеспечении процесса освоения информации, представленной в экспозициях музея, оказании педагогической поддержки в раскрытии историко-культурных смыслов и ценностных значений предметных реалий экспозиций.

Образовательные функции музея реализуются через предоставление юным посетителям таких возможностей, как:

- понять место того или иного экспоната в истории развития дорожного движения в России, становлении службы Госавтоинспекции;
- почувствовать время событий, представленных в экспозиции, через личное эмоционально-художественное восприятие;
- развить интерес к технике, людям, создававшим и обеспечивавшим систему обеспечения безопасности дорожного движения в России.

Для детей дошкольного и младшего школьного возраста музей предлагает короткие видеосюжеты, тесты на знание правил дорожного

движения на компьютере, младшие – играют в интерактивных зонах экспозиции, поочередно примеряя роли всех участников движения.

В работе музея используются интерактивные формы работы с различными целевыми аудиториями, постоянно расширяется круг образовательных услуг, предлагаемых посетителям музея. Активно используются выездные формы работы в рамках проводимых публичных профилактических мероприятий, устраиваются передвижные мини-выставки.

Успех образовательных услуг, предлагаемых музеем, определяется наличием следующих факторов:

- фонд подлинных материалов;
- библиотека и электронная тематическая подборка видеоматериалов Госфильмофонда;
- сменные тематические экспозиции;
- оборудованное место для углубленной работы посетителей по изучению заинтересовавших их экспонатов;
- партнерство с вузами и музеями Санкт-Петербурга;

Несомненно, ведомственный музей ОРУД-ГАИ-ГИБДД Управления ГИБДД ГУ МВД России по Санкт-Петербургу и Ленинградской области призван стать эффективным инструментом в работе любого грамотного сотрудника отдела пропаганды и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма на самых разнообразных мероприятиях, направленных на обеспечение безопасности детей на дороге.

Вопросы и задания для самоконтроля

1. В чем заключается особенность деятельности Госавтоинспекции по пропаганде безопасности дорожного движения?

2. Назовите основные направления деятельности Госавтоинспекции по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма?

3. Какие основные формы профилактики детского дорожно-транспортного травматизма использует в своей деятельности Госавтоинспекция?

4. Какими нормативно-правовыми актами регламентирована педагогическая профилактика детского дорожно-транспортного травматизма?

5. Какие методические проблемы в организации образовательной деятельности по правилам дорожного движения существуют в настоящее время?

6. Система взаимодействия Госавтоинспекции МВД России и органов образования по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.

7. Основные правила ведения профилактической беседы по безопасности дорожного движения в образовательной организации.

8. Назовите цели и задачи деятельности детского общественного объединения «ЮИД».

9. Какова роль музея ОРУД-ГАИ-ГИБДД в деятельности Госавтоинспекции по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма?

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Современные условия пользования транспортной инфраструктурой России таковы, что без эффективной системы обучения, воспитания, информирования населения, т. е. использования «малозатратных» методов пропаганды невозможно изменить отношение населения к личной безопасности на дороге.

Информационные технологии позволяют сегодня службе пропаганды безопасности дорожного движения ГИБДД МВД России сделать качественный рывок вперед, что позволит повысить эффективность этой деятельности. Информационное воздействие пропаганды безопасности дорожного движения в настоящее время носит разноплановый, систематический и инновационный характер. Это позволяет наряду с активизацией педагогических подходов формировать правосознание граждан в области безопасности дорожного движения. Специальные образовательные программы на уровне дошкольного образования начальной и средней школы в совокупности с профилактическими мероприятиями под патронажем Госавтоинспекции МВД России могут в перспективе определить отношение младшего поколения к личной безопасности и безопасности дорожного движения в целом.

В учебном пособии рассмотрены наиболее важные вопросы, связанные с решением задач повышения эффективности педагогической и просветительской деятельности подразделений Госавтоинспекции по пропаганде безопасности дорожного движения.

В то же время учебное пособие не в состоянии включить в себя полный обзор тем, являющихся в настоящий момент времени весьма актуальными в стратегии развития Госавтоинспекции, и в частности службы пропаганды безопасности дорожного движения. Однако заинтересованный читатель, обладающий стремлением к знаниям, всегда имеет возможность для более глубокого изучения наиболее привлекательной для себя темы, затронутой в данном учебном пособии.

СПИСОК НОРМАТИВНЫХ ПРАВОВЫХ АКТОВ И РЕКОМЕНДУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции».
2. Приказ МВД России № 850 от 17.10.2013 «Об утверждении Регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации».
3. Приказ МВД России от 11.12.2015 № 1065-дсп «Об организации информационного сопровождения деятельности территориального органа Министерства внутренних дел Российской Федерации».
4. Приказ МВД России № 930 от 02.12.2003 «Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения».
5. Вашкевич А.В., Толочко Е.И., Исхаков М.М. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма в образовательных учреждениях: учеб.-метод. пособие. СПб.: Изд-во СПб ун-та МВД России, 2012. – 224с.
6. Вашкевич А.В., Мизонова А.Е., Кутуев Э.К. Деятельность Госавтоинспекции по пропаганде безопасности дорожного движения: учеб. пособие. – СПб.: Изд-во СПб ун-та МВД России, 2012. – 144 с.
7. Вашкевич А.В., Толочко Е.И., Коноваленко А.В. Педагогические технологии создания и развития образовательной среды для формирования культуры безопасного поведения детей на дорогах: учеб.-метод. пособие. – СПб.: Изд-во «Феникс», 2017. – 108 с.
8. Кузнецова Н.М., Казанова Л.А. Роль подразделений пропаганды безопасности дорожного движения в деятельности Госавтоинспекции. История становления, направления дальнейшего развития: инф.-аналит. обзор. – М.: НИЦ БДД, 2018. – 78 с.
9. Смородина В.А., Вашкевич А.В. Организационно-педагогические условия укрепления дорожно-транспортной дисциплины в органах внутренних дел: учеб. пособие. – СПб.: Изд-во «Феникс», 2017. – 84 с.

Методические рекомендации по работе с социальными медиа в сети «Интернет» и представителями блогосферы в МВД России

Термины и определения

Интернет – глобальная информационная система, имеющая логически взаимосвязанное единое адресное пространство, являющаяся совокупностью общедоступных информационных сетей и основанная на использовании стека протоколов TCP/IP (протокол управления передачей/Интернет-протокол).

Администратор – лицо, ответственное за использование, техническое обеспечение и функционирование средств вычислительной техники, имеющих выход в сеть «Интернет».

Пользователь – лицо, допущенное к работе в сети «Интернет».

Логин – регистрационное имя пользователя, выраженное комбинацией цифр, букв и (или) знаков.

Пароль – кодовая комбинация, состоящая из букв, цифр и (или) знаков, подтверждающая правомочность пользователя на осуществление входа в сеть «Интернет» с определенным для него логином.

Ресурс (сайт) – логическая и (или) физическая часть вычислительной системы и совокупность информационных ресурсов, предназначенных для общего доступа пользователю, подключенному к сети «Интернет», имеющему соответствующие технические средства, получить доступ к части или всей информации на платной или бесплатной основе.

Информационные ресурсы – отдельные документы и отдельные массивы документов, документы и массивы документов в информационных системах (библиотеках, архивах, фондах, банках данных, других информационных системах).

Социальные медиа – совокупность интернет-сайтов, технологий и сервисов, предоставляющих пользователям возможность создания контента и организации с его помощью взаимодействия с другими пользователями сети Интернет. Социальные медиа различаются по виду создаваемого контента, тематике информации, способам взаимодействия между пользователями.

Блог – платформа (сервис или сайт) для публикации записей дневникового характера с возможностью ведения публичной либо частной дискуссии с другими пользователями, а также отдельный аккаунт на такой платформе. Разнообразием блогов являются т. н. микроблоги, в которых платформа накладывает ограничения на размер публикации.

Социальная сеть – платформа (сервис или сайт), предназначенная для создания и отражения социального взаимодействия между пользователями. Может иметь узконаправленный характер (по профессиональным, социальным, национальным и т. п. критериям, а также по типу создаваемого контента).

Фото-, видео- аудиохостинг – социальная платформа, в которой создаваемый пользователями контент представляет собой изображения, видеоролики или аудиофайлы соответственно.

Контент – текстовое или мультимедийное содержимое веб-документа.

Учетная запись (аккаунт) – имя пользователя в системе, а также совокупность регистрационной информации в конкретной социальной медиа.

Официальный аккаунт – учетная запись, созданная в соответствии с решением руководителя подразделения МВД России, представляющая данное подразделение и ведущаяся уполномоченным на это сотрудником.

Группа – открытое или закрытое сообщество пользователей одной социальной сети, объединенных по определенному признаку.

Страница – тематическая площадка в социальной сети для публикации сообщений от лица организации с возможностью подписки на обновления и комментирования другими пользователями.

Порядок создания аккаунта подразделения МВД России в социальных сетях

Деятельность подразделений МВД России в социальных сетях строится в соответствии с требованиями п. 3 ст. 8 федерального закона от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции», предписывающими информирование граждан о деятельности полиции в сети «Интернет».

Обязанность федерального органа исполнительной власти Российской Федерации информировать граждан о своей деятельности, в том числе и в сети «Интернет», закреплена федеральным законом от 09.02.2009 № 8-ФЗ «Об обеспечении доступа к информации о деятельности государственных органов и органов местного самоуправления».

Основным нормативным правовым актом, определяющим порядок работы подразделений МВД России в сети «Интернет», является приказ МВД России от 26.02.2018 № 109 «О порядке подготовки и размещения информации о деятельности Министерства внутренних дел Российской Федерации в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»¹.

Решение о начале работы подразделения МВД России в социальных медиа принимается руководителем подразделения на основе анализа целесообразности востребованности информации со стороны граждан в конкретной социальной сети, сервисе блогов (микроблогов) и т. д., оценки потенциальных репутационных рисков, уровня профессиональной подготовки сотрудников подразделения, отвечающих за работу в социальных медиа.

Аккаунт в социальных медиа создается на основании приказа руководителя подразделения МВД России. Приказ должен содержать:

– краткое изложение целей и задач присутствия подразделения в социальных медиа;

¹ По состоянию на 15.03.2018.

- наименование площадки, на которой создается аккаунт, название аккаунта, ссылка на аккаунт;
- должность, специальное звание и ФИО сотрудника подразделения, ответственного за сопровождение и наполнение аккаунта контентом (администратора аккаунта);
- в случае, когда контент предоставляется несколькими подразделениями – тип контента и подразделения (персонально закрепленные сотрудники), ответственные за своевременное предоставление актуальной информации администратору аккаунта.

При регистрации аккаунта подразделения МВД России в социальных медиа в профиле указывается следующая информация о подразделении:

- официальное наименование (полное или краткое) подразделения МВД России; неофициальные наименования допускаются в тех социальных медиа, где страница профиля содержит оба варианта названия;
- действующий официальный адрес электронной почты;
- информация о местоположении (почтовый адрес и/или геопозиционная метка) главного здания либо дежурной части подразделения МВД России;
- графический файл-миниатюра («юзерпик», «аватар»), представляющий собой геральдический знак подразделения либо рисунок, созданный на основе геральдического знака, однозначно определяющий принадлежность аккаунта к конкретному подразделению МВД России;
- при наличии – ссылка на официальный сайт либо страницу подразделения в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»;
- краткая информационная надпись («био», «инфо»), содержащая информацию об официальном статусе аккаунта и необходимые пояснения для граждан.

После регистрации аккаунта в подразделение информации и общественных связей территориального органа МВД России письмом сообщается следующая информация:

- наименование сервиса, в котором создан аккаунт;
- название аккаунта и ссылка на страницу аккаунта;
- контактная информация о сотруднике, отвечающем за эксплуатацию ресурса.

Допускается ведение официального аккаунта подразделения МВД России в социальных медиа от имени конкретного лица (руководителя или сотрудника пресс-службы). В таком случае профиль аккаунта должен содержать информацию о его должности и компетенции, а графический файл-миниатюра – фотографию сотрудника в форменном обмундировании.

Порядок работы в аккаунтах подразделений МВД России в социальных сетях

Работа в аккаунтах подразделений МВД России в социальных медиа строится на основе, выработанной в подразделении концепции и правил администрирования соответствующего социального ресурса в сети «Интернет».

Содержание контента, публикуемого администратором в аккаунтах подразделения МВД России, должно отвечать следующим требованиям:

- оформление страницы аккаунта должно быть строгим и либо соответствовать цветовой гамме, принятой на официальных интернет-ресурсах МВД России, либо создавать у пользователя понимание, что страница является официальным представительством подразделения в социальной сети (использование символики и фотографий подразделения, фотографий сотрудников);

- стиль подачи материала и ведения дискуссии с посетителями ресурса должен соответствовать нормам права и общекультурным правилам в части соблюдения культуры и вежливости при общении с гражданами; категорически запрещается использование ненормативной лексики, оскорбительных либо унижительных формулировок. Вместе с тем это не должен быть канцелярский язык, общаться с пользователями необходимо понятно и доступно;

- информация, размещаемая в аккаунтах подразделений МВД России, должна быть актуальной, достоверной, доступной для понимания посетителями, представлять интерес для граждан;

- тексты сообщений, фото-, видео- и аудиофайлы в случаях, когда администратор аккаунта не обладает должными полномочиями, должны согласовываться с сотрудниками подразделений информации и общественных связей территориального органа МВД России;

- публикация должна сопровождаться графическими и/или видеоматериалами, для создания у пользователей полного представления о ее теме. Фото и видео должны иллюстрировать работу правоохранительных органов; следует стараться избегать излишней публикации отчетных официальных материалов, отдавая предпочтение живому контенту, несущему положительные эмоции;

- при повторной публикации контента со сторонних ресурсов отдавать предпочтение официальным ведомственным ресурсам; в случае отсутствия такой информации на последних необходимо убедиться, что повторно публикуемый контент имеет отношение к деятельности органов внутренних дел, не содержит явной либо скрытой рекламы товаров и услуг, не наносит ущерба ничьим интересам и не нарушает авторских и смежных прав;

- в случае возникновения в аккаунте дискуссии необходимо проводить постоянное модерирование конкретной темы с целью исключения перехода диалога в неконструктивное русло, а также предупреждения оскорбительных высказываний участников;

- если такой функционал имеется в сервисе – рекомендуется использовать «черные списки» запрещенных слов и выражений для предотвращения массовой рассылки сообщений («спама») оскорбительного либо неконструктивного характера.

В случае выявления негативных и критических сообщений, затрагивающих деятельность подразделения либо МВД России в целом, необходимо доложить начальнику подразделения информации и общественных связей для дальнейшего изучения ситуации и принятия решения о реагировании на нее путем размещения на ведомственном сайте и в СМИ своего информационного сообщения.

Администратор аккаунта подразделения МВД России в социальных медиа отвечает за соблюдение мер безопасности при ведении ресурса. Эти меры включают в себя:

- ежедневную проверку работоспособности ресурса;
- учет и статистику активности в аккаунте;
- контроль качества контента, предоставляемого для публикации (проверка файлов на отсутствие вредоносного программного кода, корректности мультимедийных файлов, отсутствие скрытого HTML-кода в текстовых сообщениях);
- регулярную (не реже 1 раза в месяц) смену паролей на всех находящихся в его ведении аккаунтах; немедленную смену паролей при возникновении подозрения в несанкционированной авторизации либо некорректной работе ресурса¹.

При смене администратора аккаунта (в случае увольнения, перевода либо изменения функциональных обязанностей сотрудника) на основании приказа руководителя подразделения МВД России производится передача прав и обязанностей администратора аккаунта со сменой паролей.

О произведенных действиях по передаче аккаунтов новому администратору докладывается рапортом руководителю подразделения информации и общественных связей территориального органа МВД России.

Порядок прекращения работы официального аккаунта подразделения МВД России

Работа аккаунта подразделения МВД России прекращается на основании приказа о прекращении работы в аккаунте и отмене ранее изданного приказа об организации присутствия в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» в части конкретного аккаунта либо в целом.

Во избежание недобросовестного либо злонамеренного использования имени аккаунта, выводящегося из эксплуатации, и дискредитации подразделения МВД России, прекращение работы аккаунта должно сопровождаться уведомлением, размещаемым на других официальных аккаунтах подразделения, в региональных средствах массовой информации и на официальном интернет-сайте территориального органа МВД России.

После публикации уведомления о прекращении работы аккаунта ссылки на него удаляются со всех официальных интернет-ресурсов системы МВД России. Администраторам иных интернет-ресурсов, на которых были размещены ссылки на аккаунт, рассылаются уведомления о прекращении работы с просьбой об удалении ссылок.

Во избежание появления поддельных аккаунтов, публикующих информацию якобы от имени подразделения МВД России, в течение 2 месяцев с момента последней публикации подразделению-владельцу аккаунта целесообразно обеспечивать контроль за аккаунтом, не удаляя его с ресурса полностью.

¹ В соответствии с указанием министра внутренних дел от 23.12.2013 № 1/12253 «О повышении уровня информационной безопасности ведомственных информационных ресурсов».

***Рекомендации по ведению личных аккаунтов
в социальных медиа в сотрудниками органов внутренних дел***

Ведение личных аккаунтов в социальных медиа сотрудникам органов внутренних дел не запрещено. Однако в связи с повышенным вниманием общественности к сотрудникам полиции при ведении личной страницы нужно учитывать ряд факторов.

Необходимо соблюдать установленные в МВД России правила публичных выступлений и предоставления в своем аккаунте служебной информации.

Официальную позицию Министерства или подразделений по тем или иным вопросам могут высказывать только руководители или уполномоченные ими лица. Публикация на личной странице сотрудника может быть расценена как позиция ведомства, особенно если владелец аккаунта не скрывает своей служебной деятельности и принадлежности к МВД России. Поэтому при размещении контента в личном аккаунте следует руководствоваться положениями Типового кодекса этики и служебного поведения государственных служащих Российской Федерации и муниципальных служащих. Необходимо помнить, что п. 15 ст. 49 федерального закона от 30.11.2011 № 342-ФЗ «О службе в органах внутренних дел Российской Федерации и внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» публичные высказывания, суждения и оценки, в т. ч. в средствах массовой информации, в отношении деятельности государственных органов, их руководителей, в т. ч. в отношении федерального органа исполнительной власти в сфере внутренних дел, его территориального органа, подразделения, если это не входит в служебные обязанности сотрудника, определяется как грубое нарушение служебной дисциплины.

При ведении личных аккаунтов в социальных медиа сотрудники органов внутренних дел должны:

- воздерживаться от публичных высказываний, суждений и оценок в отношении деятельности государственного органа или органа местного самоуправления, его руководителя, избегать субъективных и резких оценок;

- стараться не оказывать предпочтения каким-либо профессиональным или социальным группам и организациям, соблюдать беспристрастность в публикациях;

- не размещать информацию, которую могли бы считать дискриминационной по признакам пола, возраста, расы, национальности, языка, гражданства, социального, имущественного или семейного положения, политических или религиозных предпочтений, в публикациях проявлять корректность, терпимость и уважение к обычаям и традициям разных народов, учитывать культурные и иные особенности различных этнических, социальных групп и конфессий;

- соблюдать нормы служебной и профессиональной этики, избегать грубости, проявлений пренебрежительного тона, заносчивости, предвзятых замечаний, предъявления неправомерных, незаслуженных обвинений, угроз, оскорбительных выражений или реплик, действий, препятствующих нормальному общению или провоцирующих противоправное поведение.

Кроме того, сотрудники органов внутренних дел могут иметь доступ к сведениям, составляющим служебную и государственную тайну. Об этом необходимо особенно помнить, делая в социальных медиа публикации, связанные с профессиональной деятельностью:

- сотрудникам оперативных подразделений не рекомендуется публиковать фотографии в форменном обмундировании или фотографии и видеозаписи служебной деятельности, т. к. эта информация может попасть представителям преступного мира;

- **запрещено** выкладывать снимки служебной документации, разглашать сведения из документов с грифами «для служебного пользования», «секретно», «совершенно секретно»;

- не рекомендуется сообщать о маршрутах передвижения служебного транспорта, вести трансляции при передвижении на нем или при нахождении на ведомственных объектах (представители СМИ проводят съемки в подразделениях при наличии разрешения);

- не рекомендуется сообщать подробности о служебной деятельности в переписке с малознакомыми людьми.

Для предотвращения утечки информации, которая может содержаться в личном профиле, рекомендуется ограничивать круг лиц, которые имеют возможность просматривать страницу (друзья, родственники, сослуживцы и т. п.). В связи с этим же рекомендуется воздерживаться от публикаций, которые могли бы вызвать сомнение в добросовестном исполнении сотрудником должностных обязанностей, которые способны нанести ущерб его репутации или авторитету государственного органа либо органа местного самоуправления.

Не следует выкладывать фотографии и видеозаписи, содержание которых может подвергнуться неоднозначной трактовке, вызвать негативную реакцию общества. Стоит исключить фото и видео, если оно носит откровенный характер, весь контент интимного или эротического содержания.

Также не рекомендуется выкладывать контент с нарушением (либо намеренным искажением) формы одежды, с испорченным форменным обмундированием. Внешний вид сотрудника при исполнении им должностных обязанностей в зависимости от условий службы и формата служебного мероприятия (а фотографии в форменном обмундировании подразумевают, что они были сделаны в служебное время) должен способствовать уважительному отношению граждан к органам внутренних дел.

Кроме того, категорически не следует размещать фотографии и видеозаписи, на которых сотрудник органов внутренних дел находится в состоянии алкогольного или наркотического опьянения или в процессе употребления алкогольных или наркотических веществ.

Перечисленные рекомендации следует принять во внимание, поскольку, исходя из мониторинга источников в сети «Интернет» очевидно, что публикация перечисленной информации носила негативные последствия для сотрудников правоохранительных органов, т. к. предавалась максимальной огласке

представителями СМИ и общественности с негативными для органов внутренних дел комментариями. Учитывать рекомендации следует, т. к.:

- информация из личного аккаунта сотрудника может нанести репутационный урон (в т. ч. и в случае неправильной трактовки неоднозначного контента) в первую очередь самому сотруднику вплоть до проблем служебного характера, а также подразделению и ведомству в целом;

- информация вследствие широкой огласки может принести страдания и нанести психологический вред сотруднику или его близкому окружению;

- информация из личного аккаунта сотрудника может использоваться представителями преступного мира, что представляет опасность для жизни и здоровья сотрудника и членов его семьи;

- третьи лица, используя информацию из личного аккаунта сотрудника и вступая с ним в переписку в соцмедиа, могут получить доступ к данным ограниченного пользования или попытаться завербовать сотрудника.

При организации присутствия подразделения МВД России в социальных медиа необходимо постоянно совершенствовать формы и методы работы с читателями (подписчиками) официального аккаунта с целью максимально полного соответствия предоставляемой информации как ожиданиям читателей, так и общим тенденциям развития социальных площадок.

Важно помнить, что в настоящее время социальные медиа во всем своем разнообразии представляют уникальный и наиболее востребованный инструмент взаимодействия «полиция — общество», роль которого в дальнейшем будет только расти.

Об осуществлении блогерами фотосъемки сотрудников полиции

В соответствии с принципом публичности и открытости, установленным ст. 8 федерального закона «О полиции», деятельность полиции является открытой для общества в той мере, в какой это не противоречит требованиям законодательства Российской Федерации об уголовном судопроизводстве, о производстве по делам об административных правонарушениях, об оперативно-розыскной деятельности, о защите государственной и иной охраняемой законом тайны, а также не нарушает прав граждан, общественных объединений и организаций.

Законодательством Российской Федерации не установлен запрет на фотосъемку сотрудников полиции, в то же время названными нормативными правовыми актами определен перечень оснований, при наличии которых деятельность полиции может быть связана с ограничением информации о ее осуществлении. Ответственность за такие нарушения наступает на основании нормативных правовых актов, охраняющих соответствующие отношения (например, ст. 13.11 и 20.27 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях).

В случае существующего запрета на фотосъемку сотрудник полиции в соответствии со ст. 5 федерального закона «О полиции» должен разъяснить при-

чину и основания этого запрета, то есть указать нормативный правовой акт, запрещающий фотосъемку.

Конституционное право граждан свободно искать, получать, передавать, производить и распространять информацию любым законным способом закреплено ч. 4 ст. 29 Конституции Российской Федерации.

Необходимо принимать во внимание, что в каждом конкретном случае при решении вопроса о возможности и порядке проведения фотосъемки следует исходить из необходимости соблюдения конституционных прав каждого гражданина:

- на свободный поиск, получение, передачу, производство и распространение информации любым законным способом;
- неприкосновенность частной жизни, личную и семейную тайну, защиту своей чести и доброго имени (ст. 23 Конституции Российской Федерации);
- на охрану своего изображения (ст. 152.1 ГК РФ);
- защиту сведений об органах, осуществляющих оперативно-розыскную деятельность (ст. 12 федерального закона «Об оперативно-розыскной деятельности»);
- защиту государственной и иной охраняемой законом тайны (ст. 5 закона РФ от 21.07.1993 № 5485-1 «О государственной тайне»).

Любой гражданин, в том числе и сотрудник полиции, при нарушении его гражданского права на охрану своего изображения может обратиться в установленном порядке в суд.

Общение полицейского с представителем блогосферы

В современных условиях общение сотрудников органов внутренних дел с представителями средств массовой информации, различных общественных организаций и объединений, гражданскими активистами и блогерами является неотъемлемой частью деятельности полиции.

Сотрудник полиции при общении с блогером (журналистом, гражданином) должен помнить:

1. На форменной одежде сотрудника полиции, несущего службу в общественных местах, размещается нагрудный знак, позволяющий идентифицировать сотрудника полиции.
2. Необходимо назвать свои должность, звание, фамилию при обращении к гражданину, а также предъявить по требованию гражданина служебное удостоверение, после чего сообщить причину и цель обращения.
3. В случае применения к гражданину мер, ограничивающих его права и свободы, разъяснить ему причину и основания применения таких мер, а также возникающие в связи с этим права и обязанности гражданина.
4. В случае обращения к нему блогера (журналиста, гражданина) полицейский обязан назвать свои должность, звание, фамилию, внимательно его выслушать, принять соответствующие меры в пределах своих полномочий либо разъяснить, в чью компетенцию входит решение поставленного вопроса.

ДЛЯ ЗАМЕТОК

ДЛЯ ЗАМЕТОК

ДЛЯ ЗАМЕТОК

ДЛЯ ЗАМЕТОК

Учебное издание

Вашкевич Алла Васильевна,
кандидат педагогических наук
Смородина Виктория Анатольевна,
кандидат юридических наук;
Босоногова Лариса Васильевна

**ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ
И ПЕДАГОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ПРОПАГАНДЫ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Учебное пособие

Редактор *Свикиш Н.О.*
Компьютерная вёрстка *Свикиш Н.О.*
Дизайн обложки *Савиных А.И.*

ISBN 978-5-91837-122-0



Подписано в печать 26.11.2018 Формат 60x84 ¹/₁₆.
Печать цифровая. Объем 10,0 п. л. Тираж 100 экз. Заказ № 98/18

Отпечатано в Санкт-Петербургском университете МВД России
198206, Санкт-Петербург, ул. Летчика Пилютова, д. 1