

МИНИСТЕРСТВО ВНУТРЕННИХ ДЕЛ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ КАЗЁННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ

НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ЦЕНТР

ПРОБЛЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

**Роль подразделений пропаганды безопасности
дорожного движения в деятельности Госавтоинспекции.**

История становления, направления дальнейшего развития

информационно-аналитический обзор

**Москва
2018**

*Рекомендовано к опубликованию редакционно-издательским советом
ФКУ НИЦ БДД МВД России*

Авторский коллектив:

подполковник полиции Н.М. Кузнецова, начальник отдела научного обеспечения профилактических мероприятий и деятельности по формированию правосознания участников дорожного движения ФКУ НИЦ БДД МВД России, к.психол.н.;

младший лейтенант полиции Л.А. Казанова, научный сотрудник отдела научного обеспечения профилактических мероприятий и деятельности по формированию правосознания участников дорожного движения ФКУ НИЦ БДД МВД России.

Рецензенты:

Мальцева О.А. - заместитель начальника кафедры специальной подготовки ОрЮИ МВД России им. В.В. Лукьянова, подполковник полиции, к.пед.наук;

Шманева Л.В. – начальник управления организации научной и редакционно-издательской деятельности МосУ России имени В.Я. Кикотя, полковник полиции, к.ф.н.

В качестве консультантов работы выступили:

Хранцкевич С.В. - заместитель начальника отдела пропаганды безопасности дорожного движения и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма УПРиПБДД ГУОБДД МВД России, полковник полиции;

Позднякова О.В. - старший инспектор группы по профилактики детского дорожно-транспортного травматизма отдела пропаганды безопасности дорожного движения и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма УПРиПБДД ГУОБДД МВД России подполковник полиции О.В.

Роль подразделений пропаганды безопасности дорожного движения в деятельности Госавтоинспекции. История становления, направления дальнейшего развития / Н.М. Кузнецова, Л.А. Казанова: ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2017. – 78 с.

Информационно-аналитический обзор содержит анализ истории и роли подразделений пропаганды безопасности дорожного движения, актуальных проблем, связанных с пропагандой БДД, а также описание путей их решения, новых форм и методов пропаганды, соответствующих современной действительности. В обзоре представлен наиболее интересный региональный опыт деятельности службы пропаганды, который может служить примером и основой для распространения.

Информационно-аналитический обзор может быть использован в деятельности подразделений по пропаганде безопасности дорожного движения при подготовке информационно-пропагандистских мероприятий, в деятельности образовательных организаций, реализующих программы

обучения специалистов и повышения квалификации, в системе служебно-боевой подготовки.

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ, НОРМАТИВНЫЕ ССЫЛКИ.....	5
ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ.....	7
1. История становления и роль подразделений пропаганды БДД.....	8
2.Зарубежный опыт организации деятельности по пропаганде безопасности дорожного движения.....	27
3. Основные проблемы деятельности и перспективные направления развития службы по пропаганде безопасности дорожного движения.....	38
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	59
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	62
Приложения.....	68

ВВЕДЕНИЕ

Повышение культуры безопасности, правосознания участников дорожного движения является актуальной проблемой в настоящее время.

Пропаганда безопасности дорожного движения является важным направлением деятельности Госавтоинспекции, элементом взаимодействия, выстраивания партнерских отношений ГИБДД с участниками дорожного движения и представляет собой «целенаправленную деятельность, осуществляемую 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» (приказ 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»).

Однако при всей значимости и достигнутых успехах службы, необходимо определение актуальных проблем, связанных с пропагандой безопасности дорожного движения, поиск путей их решения, новых форм и методов пропаганды, соответствующих современной действительности.

ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ, НОРМАТИВНЫЕ ССЫЛКИ

Обозначения и сокращения

БДД – безопасность дорожного движения

ВНИИБД – Всесоюзный научно-исследовательский институт безопасности дорожного движения

ГАИ, ГИБДД или **Госавтоинспекция** – Государственная инспекция безопасности дорожного движения

ГОСТ – государственный стандарт

ГУ ГАИ – Главное управление государственной автомобильной инспекции

ГУРКМ – главное управление рабоче-крестьянской милиции

ДУУ – детские удерживающие устройства

ДДТТ – детский дорожно-транспортный травматизм

ДПС – дорожно-патрульная служба

ДТП – дорожно-транспортное происшествие

МВД – Министерство внутренних дел

НИЦ – научно-исследовательский центр

НКВД – Народный комиссариат внутренних дел

ОВД – отдел внутренних дел

НООО – Новосибирская областная общественная организация

ОРУД – отдел по регулированию уличного движения

ОСОДМИЛ – общество содействия органам милиции

ПДД – Правила дорожного движения

РК милиция – рабоче-крестьянская милиция

РСФСР – Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика

РФ – Российская Федерация

СВЭ – световозвращающие элементы

СМИ – средства массовой информации

СНК – Совет народных комиссаров

СССР – Союз Советских Социалистических Республик

УДД – участники дорожного движения

ФЗ – Федеральный закон

ФГОС – Федеральный государственный образовательный стандарт

ФЗП – федеральная целевая программа

ФКУ НИЦ БДД МВД России – Федеральное казенное учреждение
«Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения
Министерства внутренних дел России»

ЮИД – юные инспекторы движения

Нормативные ссылки

ГОСТ 7.32-2001 «Система стандартов по информации, библиотечному и издательскому делу. Отчёт о научно-исследовательской работе. Структура и правила оформления».

ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ

1. История становления и роль подразделений пропаганды БДД

В связи с исключительной ролью пропаганды в решении проблем безопасности дорожного движения, рассмотрим историю ее становления, но для начала дадим определение пропаганде БДД.

В настоящее время пропаганда безопасности дорожного движения определена как 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 движения¹.

Проследить историю зарождения и развития службы пропаганды невозможно без рассмотрения тенденций формирования истории Госавтоинспекции, которая в свою очередь, самым тесным образом переплетена с развитием автомобильного транспорта, дорожного строительства, коммунального хозяйства, с историей всей государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения. Закономерность их развития взаимообусловлена и взаимозависима.

Несмотря на то что история становления службы уходит своими корнями еще в «петровскую эпоху» (как только люди сформулировали первые Правила дорожного движения, возникла необходимость в службах, контролирующих их соблюдение), остановимся на более значимых исторических аспектах.

С появлением «Инструкции городовой Московской полиции» (1883 г.), каждый городской обязан был иметь инструкцию при себе и руководствоваться ею в своих действиях. В числе пунктов, направленных на соблюдение Правил дорожного движения, в том числе скоростного режима, обгона, инструкция предполагала профилактику дорожно-транспортных происшествий.

¹Приказ от 2 декабря 2003 г. № 930 «Об организации работы государственной инспекции безопасности дорожного движения министерства внутренних дел Российской Федерации. по пропаганде безопасности дорожного движения (в ред. приказа МВД России от 29.12.2012 № 1157).

Так, например, следить, чтобы дети не играли на тротуарах в мяч и другие игры, не катались на коньках, извозчики гужевых экипажей во время движения не употребляли спиртные напитки, не хамили, не допускали шуток по отношению друг к другу и прохожим, не спали в зимнее время (смертность на морозе во время сна была очень высокая), велосипедисты оборудовали свои двухколесные транспортные средства фонарями во избежание столкновения с экипажами и др.²

В последнее десятилетие 19 века увеличился парк гужевого транспорта России (приблизительно до 1 млн. единиц), участниками дорожного движения становятся велосипедисты.

Для упорядочения использования новых средств передвижения было принято постановление (1894 г.), согласно которому каждый велосипедист после практического экзамена получал именное свидетельство и два металлических знака, которые крепились на руль и задний фонарь. Продолжают закрепляться правила, свидетельствующие о профилактике происшествий на транспорте, например, во избежание отвлечения внимания извозчиков и пешеходов, создавая тем самым потенциально опасные дорожные ситуации. На империялы (открытая верхняя часть конных железных дорог) вагонов конных железных дорог запрещалось допускать женщин, одетых в платья с широкими юбками, на входных площадках вагонов не разрешалось находиться пассажирам и т.д.

Появление первого автомобиля с бензиновым двигателем (Санкт-Петербург, 1895) и впоследствии распространение автомобильного транспорта, требовало регулирования транспортных потоков, особенно в крупных городах, а также просвещения граждан о новых правилах поведения на дорогах, о последствиях неосторожной езды и др.

В первые десятилетия Советского государства процесс автомобилизации пошел еще быстрее, динамика и структура аварийности создавали необходимые

² Лобанов Д.А. История службы ГИБДД: от Петра Великого до наших дней.- Нижний Новгород, 2001 г.

предпосылки в деятельности органов милиции и автомобильного транспорта для дальнейшего совершенствования организационно-правовых мер по обеспечению безопасности дорожного движения.

В качестве первого нормативного документа, специально предназначенного для безопасности дорожного движения, можно считать Декрет СНК РСФСР от 10 июля 1920 года «Об автодвижении по городу Москве и его окрестностям (правила)». Декрет СНК РСФСР предусматривал требования к автомашинам (регистрация, порядок пользования ими, номерные знаки), водителям (наличие водительских удостоверений, путевых листов), устанавливал предельные скорости автомобилей и мотоциклов, определял лиц, которые несли ответственность за нарушение Правил дорожного движения. В соответствии с этим документом, контроль за соблюдением ПДД был возложен на Автоинспекцию Транспортного Отдела Московского Совета Рабочих и Красноармейских Депутатов, а милиция и прочие власти обязаны были оказывать любое содействие вплоть до применения в крайних случаях оружия.

Одним из способов обеспечения безопасного движения стало использование печатной продукции (листовок и газет), в которой появляются тематические рубрики и колонки. И к середине 20-х годов прошлого века большую роль в обеспечении безопасности дорожного движения стала играть печатная пресса, которая старалась привлечь к ней внимание широкого круга специалистов, воспитать граждан в духе соблюдения правил уличного движения.

В пропаганде безопасности дорожного движения сыграли роль милицейские периодические издания: журнал «Рабоче-крестьянская милиция», газеты «Известия административного отдела Моссовета», «Вестник Ленсовета» и другие³. Внедрялись и новые средства пропаганды. В результате постановления президиума Моссовета 1925 года с целью популяризации

³ Смородина В.А. Из истории пропаганды безопасности дорожного движения/ История государства и права, 2006, № 12.

Правил дорожного движения на улицах города были размещены плакаты и вывески, направленные на пропаганду безопасности дорожного движения. В 1928 году инструкцией Московского губернского административного отдела пропаганда БДД впервые была внесена в обязанности инспектора по регулированию уличного движения.

Большая роль в деле по пропаганде безопасности движения в те годы принадлежит общественным организациям. В 1927 году было учреждено общество Автодор (Общество содействия развитию автомобилизма и улучшению дорог в РСФСР). В разные годы в структуре Автодора успешно функционировали различные секции, среди них агитационно – издательская и юных друзей Автодора – прообраз будущих отрядов юных инспекторов движения. С 1928 году стал издаваться журнал «За рулем» – орган Автодора РСФСР⁴.

Значительной вехой в деятельности милиции по обеспечению безопасности дорожного движения явилось издание циркуляра ГУРКМ при СНК РСФСР от 10.10.1931 «О порядке организации надзора за выполнением правил уличного движения», где на основе практического опыта Москвы и Ленинграда предлагалось создать в составе управлений РК милиции инспекций по регулированию городского движения.

В соответствии с данным циркуляром в составе управлений милиции Москвы и Ленинграда были образованы отделы регулирования уличного движения (ОРУД). Им в подчинение добавлялись строевые подразделения милиционеров – регулировщиков (отряды, дивизионы, взводы). Помимо надзора за соблюдением правил уличного движения милиции вменялась в обязанность их пропаганда среди населения, совершенствование организации дорожного движения, учет дорожно-транспортных происшествий. В течение последующих пяти лет аналогичные подразделения были созданы во Владивостоке, Горьком, Новосибирске, Свердловске и Челябинске.

⁴ Смородина В.А. Из истории пропаганды безопасности дорожного движения/ История государства и права, 2006, № 12.

Благодаря усилиям ОРУД был налажен централизованный учет ДТП, организован выпуск плакатов, листовок, брошюр и кинофильмов по проблемам безопасности уличного движения. Проводились радиопередачи, выступления на рабочих собраниях, в школах, в которых постоянно призывали население к уличной дисциплине, организованности и порядку. По инициативе Автодора и Общества содействия милиции (ОСОДМИЛ) начали создаваться специальные пешие и моторизованные группы содействия ОРУД⁵.

В 1932 году Главным управлением Рабоче-крестьянской милиции издается Циркуляр «О мероприятиях по развертыванию пропаганды безопасности уличного движения», что явилось первым нормативным документом о деятельности милиции в данном направлении (Приложение 1).

Важным аспектом этого документа был акцент на плановую основу деятельности по пропаганде уличного движения, издательству печатной продукции, организации музеев-выставок на областном, краевом и союзном уровне.

Развернутая с энтузиазмом, который был свойственен эпохе, деятельность по пропаганде касалась и профилактики детского дорожно-транспортного травматизма.

В городе Ленинграде ОРУД совместно с Ленинградской психотехнической лабораторией, работниками транспортных служб, образовательных учреждений была разработана серия инструктивных писем по безопасности для родителей и детей. Начиная с 1934 года в школах города началось обязательное ознакомление учащихся, правилам уличного движения. Аналогичные мероприятия проводились и в городе Москве⁶.

Как мы видим, деятельность по пропаганде безопасности дорожного движения осуществлялась задолго до момента официального образования

⁵ История ГАИ/Под общей редакцией В.А. Федорова. – М., 1996.

⁶ Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения. – М. Транспорт, 1978; Гусев Р. Государственная автомобильная инспекция Санкт-Петербурга и Ленинградской области 1936-1996/ Р. Гусев, И. Питеркин. – СПб, 1996.

Госавтоинспекции в структуре милиции. С созданием ГАИ вопросы пропаганды получили новый импульс, значительно усилилась административная, пропагандистская и воспитательная работа среди населения по предупреждению дорожно-транспортных происшествий.

Вскоре после утверждения (3 июля 1936 года) «Положения о Государственной автомобильной инспекции Главного управления Рабоче-крестьянской милиции НКВД СССР» Наркомат Внутренних Дел СССР издает приказ № 400 от 13.07.1939 «С объявлением инструкции об агитационно-пропагандистской работе по безопасности дорожного движения», отражающий предписание о развертывании агитационно-массовой работы по безопасности дорожного движения среди населения и водителей транспорта. Особое внимание уделялось безопасности детей на дороге, создавались и распространялись разнообразные памятки по популяризации среди несовершеннолетних Правил дорожного движения, например, «Памятка для пешеходов», «Берегите детей от несчастных случаев», «Памятка для велосипедиста», «Дисциплина на улице – залог безопасности пешехода».

В годы Великой Отечественной Войны, несмотря на то что многие сотрудники ГАИ принимали участие в боевых действиях, а оставшиеся проводили мобилизацию транспорта и готовили водителей для нужд армии, строили военные и прочие сооружения, работа с населением и деятельность по предупреждению дорожно-транспортных происшествий не прекращалась.

Разъяснялись Правила дорожного движения, правила безопасного поведения в военное время и т. д. Во время налетов, милиционеры-регулировщики следили за соблюдением правил светомаскировки, тушили пожары и спасали людей из-под обломков зданий, выявляли диверсантов, участвовали в борьбе с мародерством. Находясь на своих постах (запрещалось покидать пост во время артиллерийских и авиационных налетов) сотрудники ОРУД, рискуя жизнью, наблюдали за направлением разрывов снарядов⁷.

⁷ Гусев Р. Государственная автомобильная инспекция Санкт-Петербурга и Ленинградской области 1936-1996/ Р. Гусев, И. Питеркин. – СПб, 1996.

Не осталась без внимания и работа с детьми. Длительное время главным акцентом были выезды в школы и беседы с детьми. В первую очередь посещались школы, расположенные на наиболее оживленных улицах. В беседах речь шла не столько о правилах уличного движения, сколько о правилах общей безопасности в военный период. Детей надо было оберегать от опасностей, связанных с обстрелами и бомбежками, формировать умение ориентироваться на улице, распознавать опасность, обращать внимание на предупредительные надписи типа: «Эта сторона улицы наиболее опасна при артобстреле» и действовать в соответствии с ними⁸.

Чаще всего беседы проводились после артобстрелов в бомбоубежищах и носили дополнительную эмоциональную составляющую: позволяли снизить уровень страха у детей, педагогов и проявить познавательный интерес к новому человеку (пропагандисту), услышать слова успокоения, поддержки и одобрения. Помимо бесед, разрабатывались учебно-методические материалы с учетом знаний по тем предметам, которые изучались детьми (русский язык, математика). Руководители Госавтоинспекции выступали экспертами в процессе подготовки материалов и рекомендовали их к использованию.

Заслуживает внимания опыт создания агитационных плакатов и сборников сатирической направленности творческого объединения Ленинградских художников под названием «Боевой карандаш». Содержание плакатов касалось не только борьбы с фашизмом, но и носило пропагандистский характер в сфере БДД⁹.

В послевоенные годы Госавтоинспекция продолжила работу по обеспечению безопасности дорожного движения, включая и пропаганду БДД. Новые условия ставили более сложные задачи, правила уличного движения пересматривались каждые 2-3 года, что требовало разъяснительной работы среди населения, особенно с детьми. В 1947 году была разработана

⁸ Из воспоминаний Х. Корховой (см. приложение 2).

⁹ Гусев Р. Государственная автомобильная инспекция Санкт-Петербурга и Ленинградской области 1936-1996/ Р. Гусев, И. Питеркин. – СПб, 1996.

10-часовая программа обучения дорожной грамоте, которая стала обязательной во всех школах¹⁰.

С 1955 года начал издаваться журнал «Советская милиция», в каждом номере которого можно найти материалы, посвященные службе ГАИ, пропаганде и безопасности дорожного движения. Впервые вопросы безопасности дорожного движения ставятся на научную основу. В 1958 году по Приказу МВД СССР был создан Научно-технический совет безопасности дорожного движения автомобильного транспорта. Тогда же вышел в печать первый номер ежемесячника «За безопасность движения» УГАИ ГУВД Мосгорисполкома. Во второй половине 1950-х годов патрульные автомобили и мотоциклы оборудуются ультракоротковолновыми радиостанциями и громкоговорящими установками; начинается поставка в ГАИ агитмашин с киноаппаратурой, проводится впервые в России декада безопасности движения (15 - 25 сентября 1958 г.)¹¹.

Одновременно усиливается роль общественных формирований. На автопредприятиях создаются комиссии общественного контроля за техническим состоянием автомобилей, товарищеские суды. МВД РСФСР утверждает положение о внештатных сотрудниках милиции. В 1960 г. были утверждены Правила движения по улицам и дорогам Союза ССР.

Особый вклад в развитие службы пропаганды и других направлений деятельности Госавтоинспекции внес В.В. Лукьянов. Благодаря его деятельности была систематизирована деятельность ГАИ, усилилось влияние на человека, водителя и пешехода, состояние транспортных средств и дорог. Важную роль он отводил убеждению населения соблюдать Правила дорожного движения. «Главное не столько рассказать и показать, как следует действовать, а убедить в том, что это действительно необходимо делать»¹².

¹⁰ Вечно юная страна ЮИД /под общей редакцией Т.А. Алексеевой. – М., 2014.

¹¹ Смородина В.А. Из истории пропаганды безопасности дорожного движения/ История государства и права, 2006, № 12.

¹² Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения. – М. Транспорт, 1978.

Можно сказать, что именно в этот период (середина 60-х годов) выделились отдельные службы в структуре ГАИ, в том числе и по пропаганде БДД, стала вырабатываться система профилактики дорожно-транспортных происшествий и воспитания участников дорожного движения в духе неукоснительного соблюдения Правил дорожного движения.

Ежегодно выпускаются циклы учебных телевизионных передач, рассчитанных на различные категории участников дорожного движения. Так, например, если в 1972 году было выпущено около 20 кинофильмов, то в 1975 году только по заказам УГАИ МВД ССР изготовлено 30 короткометражных фильмов – игровых, мультипликационных, документальных. Сюжеты по тематике борьбы с аварийностью включаются во всесоюзные киножурналы: «Новости дня», «Наука и техника», «Фитиль», а также местные журналы кинохроники¹³. К этой деятельности активно привлекаются Комитет по кинематографии, Комитет по радиовещанию и телевидению, Министерство просвещения СССР, Министерство высшего и среднего специального образования, Комитет по печати. Регулярно проводятся общесоюзные операции «Трактор», «Автобус», «Внимание – дорога», «Осторожно, водитель», «Внимание – дети», создаются детские автогородки. Об эффективности проведенной работы свидетельствовало повышение дисциплины водителей, рост культуры поведения участников дорожного движения, снижение темпов роста показателей ДДТГ.

Необходимо отметить, что детская безопасность всегда была предметом внимания пропагандистской деятельности, но особо хочется подчеркнуть значимость единого движения ЮИД (юных инспекторов движения).

Годом основания движения считается 1973 год, но прообраз будущих отрядов юных инспекторов движения в виде «юных друзей Автодора» (20-е годы прошлого столетия), а также систематической работы в школах, интернатах, клубах силами самих ребят (послевоенное время) можно наблюдать в разные периоды становления службы во многих регионах

¹³ Там же.

и городах страны (гг. Москва, Ленинград, Оренбург, Ярославль, Пенза, Кострома, Ижевск и др.)¹⁴.

Большой вклад в становление этого движения и службы в целом внесли: С.Х. Шамарина (Ростовская область), А.А. Самарина (г. Томск), К.А. Тютюнина (г. Оренбург), Г. Хлопов и А. Васильев (г. Ярославль), Е. Кудрявцева (Костромская область), Р.Н. Стульникова, В. Пищугин, Н. Пашков (г. Липецк) и многие др. (Приложение 2). Заслуженным уважением детей пользовался руководящий более четверти века Ростовским городским клубом ЮИД В.П. Дмитрук.

До официального основания движения помощники Госавтоинспекции не были объединены в единое движение и назывались по-разному: «юные дружинники», «юные друзья милиции», «дзержинцы», «юные друзья ГАИ». Создание единого и массового движения связано с инициативой начальника ГУ ГАИ МВД России генерал-лейтенантом милиции В.В. Лукьянова и старшего инспектора отдела пропаганды Л.Н. Овчаренко.

После утверждения Положения ЮИД (06.03.1973) работа систематизируется, движение приобретает особый размах и через пять лет 1978 году в стране насчитывается 36 тысяч отрядов ЮИД (почти в каждой второй школе). Основными задачами ЮИД становятся формирование безопасного поведения на улицах и дорогах, пропаганда ПДД среди детей и подростков, овладение навыками оказания первой помощи людям, пострадавшим в ДТП и др.

Юидовские успехи и движение в целом освещались в «Пионерской правде», детская страничка на телевидении и в утренней программе «Пионерская зорька» велась Л.Н. Овчаренко. Аналогичные странички появлялись и на региональных телерадиостанциях. Созданный Ленинградской студией кинохроники, при участии отделения пропаганды ГАИ УВД Ростовской области на базе ростовского «Автогородка» и школ Таганрога короткометражный кинофильм «Юные инспекторы движения»

¹⁴ Вечно юная страна ЮИД /под общей редакцией Т.А. Алексеевой. – М., 2014.

демонстрировался по всей стране вплоть до начала 90-х годов, а проведенный в 1977 году в Каунасе семинар-совещание пропагандистов Госавтоинспекции, позволил обобщить положительный опыт обучения детей ПДД¹⁵.

С развитием автомобильного транспорта проблема обеспечения безопасности дорожного движения, охраны жизни и здоровья его участников становилась все более актуальной, приобретая государственное значение.



Рис. 1.

Важную роль в решении проблем обеспечения безопасности дорожного движения сыграл, созданный в 1974 году Всесоюзный научно-исследовательский институт безопасности дорожного движения (ВНИИБД) МВД СССР (распоряжение Совета Министров СССР от 21.06.1974 № 1538р), который возглавил кандидат юридических наук полковник милиции В.И. Жулев (рис. 1).

Тематика научных исследований охватывала широкий спектр проблем обеспечения безопасности дорожного движения и затрагивала все составляющие системы «человек - автомобиль - дорога», включая профилактику и пропаганду БДД.

Рубеж 1980 – 1990 гг. оказался сложным и переломным для страны. Сложившиеся социально-экономические условия не могли не повлиять на состояние дорожной безопасности в стране, в частности, на сокращение численности службы, рост аварийности и числа преступлений, направленных против участников дорожного движения. Все это привело к снижению дисциплины и культуры поведения на дорогах, усилению напряженности. Прежние методы профилактического воздействия утратили свою эффективность, что повлекло поиск новых форм работы.

Взаимодействие с творческими союзами журналистов и кинематографистов, выездные круглые столы, проведение всесоюзных пресс-конференций

¹⁵ Вечно юная страна ЮИД / под общей редакцией Т.А. Алексеевой. – М., 2014.

по БДД, появление первой социальной рекламы стали актуальными формами работы сотрудников пропаганды.

В этот же период закладываются основы целевого проектирования мер по обеспечению безопасности дорожного движения, разрабатывается Концепция первоочередных мер по обеспечению БДД на 1991-1992 годы до 2000 года, Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 № 196-ФЗ.

Нельзя не отметить и первую федеральную целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения» на 1996-1998 гг.¹⁶, в рамках которой среди прочих мероприятий по направлению пропаганды и профилактики БДД был осуществлен проект «Организация общественной поддержки мероприятий по повышению безопасности дорожного движения».

В рамках проекта реализованы мероприятия по формированию общественного мнения по проблеме БДД через регулярное освещение вопросов БДД по телевидению, использование специализированной рекламы, документальных и игровых передач, обучение поведению на улице и оказанию доврачебной помощи пострадавшим в ДТП, создание серии видеофильмов по тематике, связанной с безопасностью движения, издание целевой литературы, печатной продукции по пропаганде БДД, формированию у населения знаний по вопросам безопасности движения (информационные листки, открытки, памятки, буклеты, карты с указанием участков повышенной опасности и анализом причин ДТП – всего 15 видов).

Проведение всероссийских научно-практических конференций, международных выставок и Недель безопасности дорожного движения свидетельствует не только о новом витке внимания общественности к проблемам обеспечения БДД в России, но и использовании науки

¹⁶Постановление Правительства РФ от 7 июня 1996 г. N 653 «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в России» на 1996-1998 годы».

как мощнейшего ресурса в деле по профилактике и пропаганде безопасного движения.

Начало 2000-х годов характеризуется усилением направления деятельности Госавтоинспекции по пропаганде безопасности дорожного движения. В этот период определены задачи по пропаганде БДД, утвержденные приказом «Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ по пропаганде безопасности дорожного движения»¹⁷.

К основным задачам отнесены: формирование у участников дорожного движения правосознания и культуры в области дорожного движения, воспитание дисциплинированности граждан, чувства долга и личной ответственности за свое поведение в процессе дорожного движения, установление партнерских взаимоотношений между участниками дорожного движения и сотрудниками Госавтоинспекции и др.

На систематической основе организуются Всероссийские конкурсы и соревнования: «Безопасное колесо», I конкурс «Лучший государственный инспектор Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ», I конкурс телерадиопрограмм по безопасности дорожного движения, который впоследствии стал регулярным. В целом в этот период для деятельности пропаганды расширяются сферы воздействия, все больше используются ресурсы СМИ для решения поставленных задач.

В середине 2000-х годов принимается ФЦП «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 гг.»¹⁸.

Одним из основных мероприятий программы стало информационно-пропагандистское сопровождение деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения. Для реализации такого сопровождения Госавтоинспекция

¹⁷ Приказ от 2 декабря 2003 г. № 930 «Об организации работы государственной инспекции безопасности дорожного движения министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения (в ред. приказа МВД России от 29.12.2012 № 1157).

¹⁸ Постановление Правительства Российской Федерации № 100 от 20.02.2006 г. «О Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 – 2012 годах» в ред. Постановления Правительства РФ от 02.08.2011 № 642

совместно с общественными организациями на федеральном уровне инициировала несколько широкомасштабных социальных кампаний: «Зебра», «Засветись!», «Внимание – пешеход», «Вежливый водитель», направленных на повышение безопасности участников дорожного движения¹⁹.

В этот период в Российской Федерации проводятся первые три Международных конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» (2007, 2008, 2010, 2012 гг.), что поднимает проблему обеспечения безопасности дорожного движения на более высокий международный, межгосударственный уровень.

Особо хотелось бы отметить тематику IV Международного конгресса 2012 года, которой стала проблема детской и молодежной безопасности на дорогах, вопросы детского дорожно-транспортного травматизма и пути их решения. На Конгрессе состоялся обмен опытом реализации успешных стратегий и программ по повышению безопасности дорожного движения представителей из разных стран²⁰.

Показавший свою эффективность программно-целевой метод, является основой стратегического планирования и в настоящее время, а поднятая в рамках IV Конгресса проблематика детской безопасности нашла свое отражение в следующей федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 гг.»²¹.

В рамках программы заложено строительство автогородков и запуск мобильных автогородков, обеспечение школ и детских садов методическими материалами и учебными пособиями, изготовление и распространение среди несовершеннолетних световозвращающих элементов и др.

Также в действующей ФЦП предусмотрены разные формы и методы пропаганды: проведение широкомасштабных социальных мероприятий, таких как «Засветись!», «По правилам», «Шагаем безопасно», «Навстречу безопасности», создание информационно-пропагандистских программ

¹⁹ <http://www.gibdd.ru/> (дата обращения: 7.07.2017).

²⁰ <http://www.road-safety.ru> (дата обращения: 8.07.2017).

²¹ Постановление Правительства Российской Федерации от 03.10.2013 г. № 684.

на телевидении и радио, например, таких как «Перекресток», «Семья Светофоровых», «Зеленая волна», «Формула безопасности», «Островок безопасности», «Вместе за безопасность» и т.д. Только в рамках одной кампании «Засветись!» (апрель-май 2017), направленной на пропаганду использования световозвращающих элементов детьми и подростками, приняли участие более 12000 детей образовательных организаций из 6 субъектов Российской Федерации (Республики Ингушетия, Краснодарского и Ставропольского краев, Липецкой, Московской и Нижегородской областей).

Подчеркнем, что деятельность Госавтоинспекции по пропаганде и профилактике БДД гораздо шире и не ограничивается мероприятиями, реализуемыми в рамках ФЦП.

Как и ранее, Госавтоинспекция непосредственно участвовала в организации и проведении V и VI Международных конгрессов «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни» (2014, 2016 гг.). Ведущая роль в деятельности пятого Конгресса была отведена работе с молодежью, шестого – роли общественных организаций в деле по обеспечению безопасности дорожного движения.

Благодаря Госавтоинспекции традиционными в рамках Конгресса стали выставочные форумы, объединяющие в себе все направления: выставочные мероприятия, информационно-пропагандистские акции, заседания дискуссионных столов. На одной из площадок VI Конгресса были подведены итоги Всероссийской эстафеты «Дорога – символ жизни», проведенной Госавтоинспекцией совместно с газетой «Добрая Дорога Детства». В рамках мероприятия демонстрировались элементы детского творчества, фильм, иллюстрировавший проведение акции в российских регионах. Результатом детского форума стала Детская декларация, составленная на основе обращений детей к взрослым, полученных в ходе всероссийской акции.

Ежегодно на федеральном и региональном уровнях проводятся различные проекты (акции, кампании). Так, с начала 2017 года с целью профилактики соблюдения водителями правил перевозки детей по всей стране проводятся

акции «Автокресло – детям!», «Ребенок – главный пассажир», «Пристегните самое дорогое», призванные напомнить родителям о недопустимости перевозки детей в салоне автомобиля без использования детских удерживающих устройств. Действие акций подкрепляется дополнительными мероприятиями: вручением детских автолюлек молодым мамам (при выписке из роддомов), автопробегами, встречами и беседами с родителями для разъяснения необходимости использования детских удерживающих устройств для сохранения жизни и здоровья несовершеннолетних пассажиров.

С февраля – май 2017 года в 10 регионах (Республики Северная Осетия-Алания и Хакасия, Владимирская, Воронежская, Калужская, Костромская, Курганская, Ленинградская, Рязанская, Свердловская, Смоленская, Тамбовская, Тульская и Ярославская области) экспертным центром «Движение без опасности» совместно с Госавтоинспекцией МВД России реализована информационная кампания «Сложности перехода», направленная на воспитание уважительного, вежливого отношения между пешеходами и водителями, охватившая более 18,7 млн. участников дорожного движения, включая общеобразовательные и профессиональные организации, автошколы, автозаправочные станции, регистрационно-экзаменационные подразделения Госавтоинспекции, пенсионный фонд и иные места массового скопления людей. По итогам кампании выпущен видеофильм, размещены социальные видеоролики на федеральных телеканалах, записаны эфиры на центральных радиостанциях страны.

В мае – июне 2017 года сразу три региона России (Республика Татарстан, Чеченская Республика, Краснодарский край) продолжили реализацию долгосрочного международного проекта «Академия безопасного вождения», направленного на обучение навыкам безопасного вождения начинающих водителей, недавно получивших водительское удостоверение.

Важной остается отлаженная работа отрядов юных инспекторов движения, которая за более чем 40-летнюю историю доказала свою эффективность в деле формирования правосознания несовершеннолетних

участников дорожного движения. Практика проведения Всероссийских слетов юных инспекторов движения, заложенная еще в 1975 году²², продолжается.

Программа конкурса с годами усложняется и теперь требует от участников не только знания действующих ПДД, но и мастерства управления велосипедом, творческих способностей при решении командных задач. Усложняются и требования к личностным, профессиональным характеристикам самих сотрудников службы пропаганды. Наиболее востребованными качествами являются креативность мышления, познавательный интерес и любознательность, ораторские способности, коммуникабельность, толерантность, умение быть убедительным, вызывать к себе доверие со стороны УДД.

Показательным является опыт использования Госавтоинспекцией специализированного автобуса-тренажера «Школа дорожной безопасности», который представляет собой мобильную площадку для обучения российских школьников основам безопасного поведения в транспорте²³. В нем возможно смоделировать действия ремней безопасности при резком торможении, с этой целью салон оборудован системой имитации «отрыва» сидений в момент столкновения. Дополнительно салон укомплектован генератором дыма для имитации задымления и мультимедийной аппаратурой для демонстрации обучающих роликов.

В период летних школьных каникул автобус активно используется в детских оздоровительных лагерях. Помимо занятий в нем, сотрудники отделов пропаганды ГИБДД дополнительно проводят для детей различные игровые мероприятия – беседы, конкурсы и викторины по правилам дорожной безопасности. Например, в 2016 году в Ногинском районе Подмосковья занятия в «Школе дорожной безопасности» прошли при поддержке общественной организации мотолюбителей, которые провели для несовершеннолетних показательные выступления на скутерах.

²² Первый Всероссийский слет юных инспекторов движения был проведен в пионерской лагере «Орленок» и собрал 870 детей из 72 регионов.

²³ Учебный автобус был создан компанией «Хенде» и передан Госавтоинспекции в 2010 году.

В 2017 году в автобусе-тренажере посетили занятия более 1200 детей и подростков из трех регионов России (Республики Мордовия, Нижегородской и Ульяновской областей), а также 340 участников финала Всероссийского конкурса Юных инспекторов движения «Безопасное колесо» из всех регионов страны. За 6 лет функционирования «Школы дорожной безопасности» десятки тысяч детей прошли обучение более чем в 40 регионах страны.

Указанные мероприятия являются только лишь небольшой иллюстрацией деятельности пропаганды безопасности дорожного движения.

Прослеживая историю становления службы пропаганды безопасности дорожного движения, можно сказать, что за 85 лет своего существования она прошла длительный тернистый путь, руководствуясь сначала простейшими инструкциями, направленными на соблюдение гражданами элементарных правил уличного движения до выработки системных мер, отраженных в целевом стратегическом планировании. Менялась форма и смысловая нагрузка методологии осуществления деятельности. Наряду с разъяснительным и методами все больше и больше используются сложные телекоммуникационные технологии, воздействующие на правосознание участников дорожного движения.

2. Зарубежный опыт деятельности по пропаганде безопасности дорожного движения

В последние несколько десятилетий в европейских странах можно наблюдать изменение подхода к проблеме обеспечения безопасности

дорожного движения. По сравнению с предыдущей политикой в области обеспечения БДД, которая была направлена на введение законодательных норм, на такие базовые функции управления движением, как допуск к вождению и техосмотр транспортных средств, на использование информации и пропаганды, то начиная с середины 80-х годов, все более актуальным становится системный подход, сосредоточенный на совершенствовании инфраструктуры, технической безопасности транспортного средства (особенно пассивной безопасности), соблюдении участниками дорожного движения ключевых мер собственной безопасности.

Программно-целевой метод составляет основу системного подхода во многих странах (Австралии, Канаде, Австрии, Болгарии, Великобритании, Германии, Греции, Дании, Испании, Италии, Латвии, Литве, Нидерландах, Новой Зеландии, Норвегии, Польше, Португалии, Республике Корея, Саудовской Аравии, США, Турции, Финляндии, Швеции, Японии и др.).

В конце 1990-х годов в Европе нашли свою реализацию стратегии «Перспектива-Ноль» и «Устойчивая безопасность»²⁴, проводимые в Швеции и Нидерландах, в Финляндии и Швейцарии.

Основной целью указанных программ является стремление к полной ликвидации дорожно-транспортного травматизма. Программа пропагандирует коллективную ответственность и ее перераспределение по мере того, как накапливаются научные сведения по БДД, опыт организации дорожного движения, производства высокотехнологичных автомобилей, правоприменения законодательных норм, обучения участников дорожного движения и др.

Например, если невозможно значительно повысить безопасность автомобилей и дорог, следует уделять внимание сокращению скорости, и наоборот, если дальнейшее сокращение скорости неприемлемо, сделать акцент на повышении безопасности транспортных средств и дорог.

²⁴ Wegman F, Elsenaar P. Sustainable solutions to improve road safety in the Netherlands. Leidschendam, Institute for Road Safety Research, 1997 (SWOV Report D-097-8).

В Великобритании в 2000 г. принята программа «Дороги будущего безопаснее для всех», которая разрабатывалась как отдельный план действий, но с учетом положений десятилетнего плана развития транспорта в стране. Начиная с 2004 г. программа включена в национальную стратегию развития транспорта на период до 2030 г. «Будущее транспорта».

В рамках реализации указанной программы предусмотрены мероприятия для разных категорий участников дорожного движения, в том числе для детей и молодежи. Основными задачами таких мероприятий являются обучение детей жизненным навыкам, необходимым для обеспечения безопасного передвижения, привитие молодежи правильного отношения к безопасности дорожного движения и безопасному вождению, использование более структурированного подхода к обучению в водители, внедрение новых мер по дальнейшему сокращению употребления алкоголя, совершенствование транспортной инфраструктуры, повышение безопасности пешеходов и велосипедистов.

На примере Великобритании можно проследить и «смешанную» модель программ: правительственная программа «Спасая жизни: более здоровая нация» (White Paper Saving Lives: Our Healthier Nation) делает акцент на социальной среде как факторе физического здоровья. Для детей школьного возраста проблема безопасной транспортной среды связана с достаточной/недостаточной подвижностью и соответствующими проблемами со здоровьем, например, ожирением. Национальная стратегия по возрождению добрососедства (National Strategy for Neighbourhood Renewal) Комиссии по социальной эксклюзии (The Social Exclusion Unit) носит рекомендательный характер и делает акцент на проблемах детей, молодежи в неблагополучных районах.

В отдельных странах дополнительно к национальным программам обеспечения безопасности дорожного движения разрабатываются специальные

программы²⁵. Конкретные примеры национальных программ отражены в приложении (Приложение 3).

В зарубежной практике, в отличие от России, не существует самостоятельной службы по пропаганде безопасности дорожного движения. Пропагандой безопасности дорожного движения занимаются подразделения Дорожной полиции (Франция, Германия, Бельгия, Италия), Министерство транспорта (Канада, США, Австралия), Министерство образования (Китай), общественные организации по предупреждению и профилактике БДД (практически во всех странах) с привлечением добровольцев (Израиль, США).

Тем не менее, в рамках реализуемых программ и проводимой политики устанавливаются специальные целевые показатели по снижению дорожно-транспортного травматизма, большое внимание уделяется профилактике детского дорожно-транспортного травматизма. На примере стран, имеющих низкие показатели аварийности, налаженный механизм профилактики и пропаганды среди несовершеннолетних, проиллюстрируем, как осуществляется работа в данном направлении.

Пропагандой детского дорожно-транспортного травматизма в Великобритании в прошлом столетии занималось Британское Королевское общество по предотвращению несчастных случаев (1942 г.), которое разработало первую обучающую методичку для детей под названием «Памятка пешехода»²⁶. Но особая значимость мероприятий по безопасности дорожного движения резко возросла в послевоенный период, что повлекло за собой проведение пропагандистских и рекламных кампаний.

²⁵ O'Neill B, Mohan D (2002). Reducing motor vehicle crash deaths and injuries in newly motorised countries. *British Medical Journal*, 324:1142–1145.; Peden M et al. (2004). World report on road traffic injury prevention. Geneva, World Health Organization (http://www.who.int/world-health-day/2004/infomaterials/world_report/en, по состоянию на 14 марта 2007 г.); Roberts I, Mohan D, Abbasi K (2002). War on the roads. *British Medical Journal*, 324:1107–1108).

²⁶ Kerb drill, *British Movietone News*, 14 June 1945, issue no. 836A.

Правительство распространило свой мандат на безопасность дорожного движения, включив в него образование детей дошкольного возраста, которые больше всего подвержены риску²⁷.

Особо отметим значимость школьного патруля. Необходимость его создания была обоснована тем, что практически все дети ходили в школу пешком. Школьный патруль, экспериментально использовавшийся полицией с конца 1930-х годов, был официально принят в 1953 году. Патруль обеспечивал детям безопасность на дорогах, помогая им пересекать улицы. Одежда предполагала светлое пальто и наличие красно-белой палочки, на концах которой располагалась табличка с надписью «Осторожно-Дети!»²⁸.



Рис. 2.

Таблички имели круглую форму и в сочетании с палочкой очень походили на леденцы (рис. 2.). Большинство патрулей состояло из женщин, которых потом прозвали «Леди леденцы». С 1980-х годов их количество заметно уменьшилось, потому что большинство детей стали добираться до школы на машинах с родителями или на школьных автобусах.

Вместе с тем, в 1993 году таких патрулей, стоящих на дорожных переходах, можно было насчитать около тысячи.

В 1952 году Британским Королевским обществом по предотвращению несчастных случаев основан «Тедди-клуб» для повышения безопасности дорожного движения детей в возрасте до шести лет, в 1953 году создан клуб «Будь осторожен» для детей старшего возраста, а уже в 1961 г. им на смену появились «Тафти-клубы».

²⁷ See 'Protecting the children: lessons in road safety', Times, 29 Dec. 1949; and 'Road safety for children', Times, 27 Mar. 1950.

²⁸ [Department of the environment], Pedestrian safety (London, 1973), p. 16.

«Тафти-клубы» отражали идею объединения усилий общества и частных лиц по предупреждению дорожно-транспортных происшествий, профилактики детского дорожно-транспортного травматизма²⁹.

Приоритетными задачами таких клубов выступали: обучение основным правилам движения и воспитание привычки поведения «умелых и осторожных» пешеходов, правильным действиям на дороге в любое время, подчеркивание опасности дорожного движения, выработка у детей с помощью игровых занятий способности быстро реагировать и принимать правильные решения в различных дорожных ситуациях. В первый год своего существования в Великобритании «Тафти-клуб» зарегистрировал более 53 000 членов. Особое внимание по обучению детей дошкольного возраста Британское Королевское общество уделяло женщинам (молодым матерям), призывая их вступить в клуб³⁰.

В настоящее время в некоторых районах Великобритании (например, графство Кардифф) действует движение юных полицейских местного сообщества (Junior Police Community Support Officers) (своеобразный аналог российского движения ЮИД). Они помогают полицейским и постовым регулировщикам в районах школ, где не решена проблема парковки для родителей. Пары детей (под наблюдением одного полицейского) подходят к нарушающим правила парковки автомобилистам и вручают им «детский парковочный талон» (листочку с напоминанием, на каких типах разметки нельзя парковаться) или записывают номера неправильно припаркованных машин.

Департаменты транспорта, образования и здравоохранения создали объединенную Рабочую группу по осознанному выбору маршрутов в школу (School Travel Awareness Group (STAG)), которая провела исследования

²⁹ Позже аналоги таких клубов появились в Японии (1972 г.). Организованная всеобщая кампания привела к повсеместному учреждению детских клубов безопасности движения на территории Японии.

³⁰ Royal Society for the Prevention of Accidents], 'Road safety for the Tufty Club: lecture notes', n.d., NA, MT92/94.

и разработала методические материалы по созданию индивидуальных маршрутов в школу и безопасных типовых схем использования общественного транспорта (прототип «Паспорта дорожной безопасности образовательной организации» в России). Большинство практических рекомендаций и заданий в них направлены на формирование *безопасных* и *стабильных* маршрутов.

Кроме того, существует практика «пешеходных автобусов» («walking buses»), когда организуются группы детей, идущих в школу пешком под централизованным руководством взрослых (используется практика и в Новой Зеландии).

В Германии приоритетными задачами профилактики ДДТТ считается выработка правильного стереотипа поведения на дороге и привитие детям необходимых знаний и навыков.

Для реализации этой задачи созданы Дорожные центры, которые специализируются на обучении детей Правилам дорожного движения. В детские комплексы таких центров входят компьютерные классы со специальными игровыми программами, парк электромобилей, специальные модели улиц и перекрестков. Занимаются с детьми опытные инструкторы. После занятий детям выдают удостоверения, которые дают право на управление электромобилем в Центре. Ежегодно обучение в каждом детском комплексе проходят до ста детей.

Также в Германии предусмотрена система обучения езде на велосипеде. В 10 лет дети сдают специальный экзамен на вождение приходящим для этой цели в школу полицейским. При езде на велосипеде обязателен



Рис. 3.

защитный шлем, для перевозки взрослым велосипедистом ребенка до 8 лет предусмотрена специальная прицепная тележка, оборудованная предупреждающим флажком и детским креслом с ремнями безопасности, подобным креслу безопасности для машины.

Сотрудники полиции (дорожные инспекторы) активно участвуют в профилактической работе, совместно с педагогами проводят в школах и детских садах практические занятия, учат детей переходить дорогу, тем самым прививая интерес и повышая мотивацию обучения ПДД (рис. 3.).

Важным элементом деятельности по профилактике и пропаганде БДД в Германии является подготовка специалистов по безопасности дорожного движения (не обязательно педагогов), осуществляющих обучение.

Специалисты по безопасности дорожного движения проходят повышение квалификации или переквалификацию сроком четыре недели.

Методика преподавания строится по блочному принципу: первый блок направлен на изучение основных принципов психологии и философии обучения, второй предполагает освоение коммуникативных технологий и техник, способствующих развитию речи, ораторского искусства, правильного дыхания, содержание третьего - овладение навыками модерации (на этом этапе сотрудников учат как правильно организовывать мероприятия по БДД, какие необходимо привлечь технические и аудиовизуальные средства и т.д.)³¹.

Дополнительно проводятся специализированные семинары длительностью от одной до двух недель и рассчитанные на пять возрастных групп и группу по работе с инвалидами. Отдельно организуется тематический семинар по взаимодействию с прессой. После проведения семинара дается оценка не только знаниям, но и личностным качествам и умению общаться с людьми.

В Испании налажена система обучения дошкольников, школьников, взрослых пешеходов, а также реализована подготовка учителей. Система обучения основана на лучшем опыте европейских стран и начала в полном объеме реализовываться в 2013 г.

Обучение детей и учителей осуществляется в рамках образовательной программы «Предостережение и обучение БДД в классе». Данная программа

³¹ Ахмадиева Р.Ш., Минниханов Р.Н., Шигин Л.Б. Опыт ФРГ по обеспечению безопасности дорожного движения (по материалам семинара-стажировки в полиции земли Северный Рейн-Вестфалия, 17-21 мая 2010 г. Вестник НЦ БЖД № 2 (8) 2011. С. 34.

была разработана в рамках Стратегии обеспечения безопасности дорожного движения Испании. Основной ее целью является формирование в сознании детей правил и норм поведения, ценностей и установок, необходимых для обеспечения их безопасности, а также обеспечение высокого уровня преподавания БДД в образовательных организациях.

Программа рассчитана на возрастные группы 3-5 лет, 6-8 лет, 9-11 лет, 12-16 лет, обучающихся в дошкольных и школьных организациях, где реализуются соответствующие мероприятия.

Только прошедшие подготовку в рамках программы школьные учителя, а также общественники-волонтеры, имеющие профильное базовое образование, имеют право преподавать детям предмет. За 2015 год для школ и дошкольных организаций было подготовлено 1700 специалистов.

В рамках программы преподаватели и родители обучаемых могут бесплатно получить все необходимые дидактические материалы для проведения уроков через специально созданный интернет-портал. Обеспечена полная доступность этих материалов в режиме потокового видео в Интернете для любого пользователя.

В Финляндии создана система непрерывного воспитания и обучения всех возрастных категорий участников дорожного движения. В работе по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма важным направлением деятельности является *семейное воспитание*.

Работа с семьей начинается с детской и материнской консультации, где размещают наглядную агитацию по вопросам безопасности дорожного движения, родителям показывают видеофильмы и раздают брошюры о безопасной перевозке ребенка в автомобиле. Обучение детей дошкольного возраста безопасности движения происходит в детских садах и у муниципальных нянь, где для этого имеется специальный методический материал.

К воспитанию культуры дорожного движения у детей школьного возраста также активно привлекаются родители, им раздается специальная литература,

вместе с ребенком они разрабатывают маршрут безопасного движения в школу. В школе можно сдавать добровольный экзамен на «удостоверение велосипедиста» и на «удостоверение водителя мопеда».

Работа полиции по обеспечению безопасности движения также является частью комплексной целевой программы государства. Она состоит из работы по предотвращению аварийности (этому вопросу уделяется очень большое внимание), контрольно-надзорной деятельности и следственной деятельности. Грамотное проведение пропаганды безопасности дорожного движения, по мнению финнов, требует от полиции:

- ✓ готовности самих полицейских информировать население;
- ✓ четкого распределения функций полиции (на государственном, региональном и местном уровнях) и функций других организаций, занятых вопросами безопасности движения;
- ✓ интенсивного развития информационной (пропагандистской) службы на региональном и местном уровнях;
- ✓ выявления основных причин, проблем и закономерностей аварийности;
- ✓ формирования положительных мотивов у участников дорожного движения для безопасного поведения на дороге.

Важную роль в пропаганде безопасности дорожного движения Финляндии играют *добровольные организации*.



Рис. 4.

В этой связи показательна деятельность Центральной организации безопасности дорожного движения Финляндии «Лиикеннетурва», учрежденной правительством страны и имеющей статус государственно-общественной организации (рис. 4.).

В состав правления входит председатель, назначаемый Государственным советом страны, и представители министерств транспорта, образования, внутренних дел, социальных дел и здравоохранения. Остальные члены правления избираются из представителей организаций, входящих в «Лиикеннетурва»: Автомобильного клуба Финляндии, Ассоциации финских

автоинспекторов, Мотофедерации Финляндии, Федерации финских ассоциаций полиции, врачей, финских коммун, дорожной Федерации, нескольких профессиональных объединений, страховых компаний, организаций, представляющих интересы пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, в частности, Федерации инвалидов.

Правление определяет общую политику деятельности организации, управляет бюджетом, формируется в основном за счет отчислений от обязательных страховых взносов владельцев транспортных средств и членских взносов.

Основная цель деятельности «Лииккентурва» – обеспечение безопасности дорожного движения посредством обучения, воспитания, пропаганды, совершенствования навыков безопасного поведения на дорогах у всех участников движения, формирования общественного мнения по важнейшим проблемам профилактики дорожно-транспортных происшествий, оказания влияния на должностных лиц для решения вопросов безопасности движения³².

Организация спонсирует и проводит общенациональные пропагандистские кампании, многочисленные научные исследования, в том числе мониторинга общественного мнения по проблемам безопасности на дорогах, результаты которых регулярно публикуются в средствах массовой информации.

Таким образом, анализ существующего положения в области обеспечения БДД в зарубежных странах, позволяет проследить некоторые общие с Россией тенденции. Так, главной причиной снижения аварийности в зарубежных странах, как и в России, является создание государственных систем в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, разработка и реализация государственных целевых программ повышения безопасности движения. Важное место в этих программах занимает профилактика детского дорожно-транспортного травматизма. Распространенным методом воздействия на детей

³² <https://www.liikenneturva.fi> (дата обращения: 12.07.2017).

(как и в России) является привлечение сотрудников полиции к проведению практических занятий, создание объединений детей (в Великобритании аналогом движения ЮИД является движение юных полицейских местного сообщества), введение паспортов безопасных маршрутов (в России аналогом является «Паспорт дорожной безопасности образовательной организации»).

Существенным отличием наших подходов является отсутствие отдельной службы пропаганды БДД в европейских странах, основные задачи профилактики и пропаганды решают общественные и образовательные организации, специально созданные детские клубы, дорожные центры и др.

3. Основные проблемы и приоритетные направления деятельности службы по пропаганде безопасности дорожного движения

Анализ эмпирического материала, собранного из 79 регионов Российской Федерации, позволяет говорить об общих проблемных аспектах деятельности подразделений пропаганды Госавтоинспекции, с которыми сталкиваются регионы в процессе выполнения профессиональной деятельности. Остановимся на общих проблемах, характерных для большинства регионов.

Проблема детского дорожно-транспортного травматизма на сегодняшний день остается одной из самых актуальных. Одним из важнейших компонентов, направленных на профилактику ДДТТ, является обучение детей основам безопасного участия в дорожном движении.

Сразу укажем, что решение обозначенных ниже проблем находится не в плоскости деятельности Госавтоинспекции, а лежит в компетенции Минобрнауки России, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, осуществляющих государственное управление в сфере образования, самих образовательных организаций. Тем не менее на их значимость и важность решения Госавтоинспекция систематически указывает в рамках различных межведомственных конференций, семинаров, круглых столов как на федеральном, так и на региональном уровнях³³.

Проблема регулирования на государственном уровне вопроса непрерывного обучения несовершеннолетних основам дорожной безопасности, отсутствие в ФГОС дошкольного, общего среднего образования отдельной предметной области по безопасности дорожного движения. Такое положение дел ведет и к отсутствию единой примерной программы обучения детей основам ПДД в общеобразовательных организациях, которое (обучение) на данный момент осуществляется в рамках преподавания разных учебных предметов и не предполагает достаточного количества часов для усвоения

³³ В качестве примера укажем недавно состоявшуюся конференцию «Дети и молодежь как субъекты в формировании транспортной культуры», состоявшуюся в Минобрнауки России 21.06.2017 г.

знаний по ПДД и формирования устойчивых навыков безопасного участия в дорожном движении. Закономерным является и отсутствие унифицированных требований к методическим материалам по тематике БДД, которые требуют постоянного обновления.

Отдельно скажем о подготовке, переподготовке и повышении квалификации педагогов системы дошкольного и школьного, дополнительного образования. В настоящее время Рособннадзор осуществляет выдачу лицензий на право ведения образовательной деятельности в соответствии с установленными Федеральным законом «Об образовании в Российской Федерации»³⁴ требованиями. Организация, соответствующая таким требованиям, имеет право осуществлять повышение квалификации педагогов, в том числе обучающихся детей ПДД в дошкольных образовательных и общеобразовательных организациях, а также в организациях дополнительного образования. При соблюдении формальных оснований, часто в таких организациях страдает качество повышения квалификации, а в реализуемых программах подготовки педагогов не учитываются современные требования к обучению детей безопасному поведению в транспортной среде, что может способствовать повышению риска возникновения ДДТТ. Отметим, что на обучение педагогов вопросам преподавания детям основ безопасного поведения на дорогах отведено недостаточное количество часов (в среднем от 2 до 12 часов), в результате чего они не обладают достаточным уровнем знаний для качественного образовательного процесса по тематике дорожной безопасности.

Такое положение дел, с одной стороны, затрудняет процесс формирования у несовершеннолетних навыков безопасного участия в дорожном движении, с другой стороны, снижает эффективность профилактики дорожно-транспортных происшествий, развития правосознания

³⁴ Федеральный закон от 29.12.2012 № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации».

участников дорожного движения, воспитания у них культуры поведения на дорогах.

Укажем, что со своей стороны ГУОБДД МВД России заинтересовано в решении проблемы и непрерывно осуществляет деятельность по совершенствованию мер, направленных на обучение детей и привитие им навыков безопасного участия в дорожном движении. Но ключевая роль в этом процессе, как было подчеркнуто выше, лежит на органах исполнительной власти субъектов Российской Федерации, осуществляющих государственное управление в сфере образования.

Сотрудники подразделений Госавтоинспекции оказывают представителям органов образования методическую помощь при подготовке программ обучения и практическую помощь в проведении семинаров и занятий с педагогами. Благодаря Госавтоинспекции в качестве дополнительных ресурсов обучения детей ПДД используются интерактивные формы и методы, например, проект «Шагающий автобус» и Схема безопасных маршрутов движения детей «дом-школа-дом» («общешкольных» и «индивидуальных»).

К данной работе также привлекаются представители общественных и иных заинтересованных организаций, уполномоченные по правам ребенка, а также родительские комитеты и отдельные социально активные граждане.

Кроме того, для оценки причин и условий совершения ДТП с участием несовершеннолетних по каждому такому факту сотрудниками Госавтоинспекции проводится проверка. На основании результатов проверки организуется работа по недопущению подобных происшествий в будущем. В случаях ДТП, произошедших «по собственной неосторожности детей» предусмотрено обязательное посещение образовательных организаций (совместно с органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, осуществляющими государственное управление в сфере образования).

Другой немаловажной проблемой является недостаточность финансовых ресурсов, в том числе из целевых программ различного уровня, направленных на пропаганду безопасности дорожного движения среди всех участников дорожного движения, профилактику факторов риска, повышение уровня правосознания и грамотности населения в знании правил дорожного движения, предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма.

Государственная поддержка, заложенная в федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах», осуществляется за счет средств федерального бюджета, бюджетов субъектов Российской Федерации и внебюджетных источников³⁵.

При планировании ресурсного обеспечения Программы были учтены социально-экономическая ситуация в стране, положение в финансово-бюджетной сфере на федеральном и региональном уровнях, состояние аварийности, высокая экономическая и социально-демографическая значимость проблемы обеспечения БДД.

Тем не менее решить проблему финансирования информационно-пропагандистской работы по БДД только средствами Программы не представляется возможным и требует заинтересованности бизнес-сообществ, профессиональных сообществ, общественности и др., которые на правах сотрудничества и партнерства осуществляли бы поддержку массовых мероприятий по тематике БДД, производства наглядной агитации, видеороликов, социальной рекламы и других медийных проектов в СМИ по безопасности дорожного движения, что способствовало бы формированию нетерпимого отношения к нарушителям правопорядка на дорогах, позитивному имиджу сотрудников Госавтоинспекции, экстраполированию профилактического эффекта в полном объеме.

Следующая проблема – использования ДУУ при перевозке детей в качестве пассажиров. В настоящий момент эта проблема заключается

³⁵ К сведению общий объем финансирования Программы в 2013 - 2020 годах составляет 35666,188 млн. рублей, в том числе за счет средств федерального бюджета - 16418,072 млн. рублей.

не столько в фактическом неиспользовании ДУУ, сколько использовании ДУУ, не соответствующих требованиям Правил ООН № 44³⁶.

Прежде всего, это связано с недобросовестностью производителей детских удерживающих устройств, которые получают сертификаты соответствия на устройства, не способные обеспечить безопасность ребенка-пассажира (адаптеры ремня безопасности, бескаркасные, надувные автокресла и т.п.).

Актуальным является вопрос отсутствия правовых оснований для выявления и документирования нарушений ПДД РФ со стороны несовершеннолетних, проблема применения ГОСТ-Р по световозвращающим элементам, их маркировки и сертификации и др.

Хотелось бы отметить, что в рамках совершенствования нормативной правовой базы сделано немало. Так, с 1 июля 2015 года в абзац 4 п.4.1. Правил дорожного движения Российской Федерации, внесены изменения, которыми предусмотрено, что при переходе дороги и движении по обочинам или краю проезжей части в темной время суток или в условиях недостаточной видимости пешеходам рекомендуется, а вне населенных пунктов пешеходы обязаны иметь при себе предметы со СВЭ и обеспечивать видимость этих предметов водителями транспортных средств. Утвержден ГОСТ Р 57422-2017 «Световозвращающие элементы и изделия для пешеходов и других участников дорожного движения» (17 марта 2017 года). Стандарт устанавливает требования к световозвращающим элементам и изделиям, используемым пешеходами, велосипедистами, мотоциклистами, а также теми, кто управляет мопедами, для обеспечения видимости на дорогах за счет эффекта световозвращения в темное время суток или в условиях недостаточной видимости. Внесены изменения в статью 22.9 Правил дорожного движения в части, касающейся требований по перевозке детей с использованием ремней безопасности и/или ДУУ.

³⁶ Обязанности применения в Российской Федерации Правил ООН № 44 установлено в техническом регламенте Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств», утвержденного решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877

Рассмотренный перечень проблем деятельности подразделений пропаганды Госавтоинспекции не является исчерпывающим, а лишь иллюстрирует отдельные трудности, с которыми сталкиваются сотрудники, осуществляя профессиональную деятельность, подчеркивает значимость проводимой работы и тесную связь с быстро меняющимися условиями ее функционирования.

Приоритетные направления деятельности службы по пропаганде безопасности дорожного движения

Повышение культуры поведения и формирование правосознания участников дорожного движения является приоритетным направлением работы в сфере информационно-пропагандистского сопровождения деятельности Госавтоинспекции.

Обеспечение такой работы невозможно без использования телекоммуникационных, информационных технологий, в том числе Интернет-ресурсов. Возможности их использования в целях пропаганды разнообразны, начиная от создания специализированных сайтов, видеохостингов, использования популярных хэштегов до применения инфографики (графический способ подачи информации и данных, позволяющий показать соотношение предметов и факторов времени и пространства), приложений, позволяющих делать массовые тематические рассылки, социальной рекламы и др.

В настоящее время Госавтоинспекцией осуществляется большая работа по развитию официального сайта по направлению профилактики и пропаганды БДД (www.gibdd.ru).

На сегодняшний день на официальном сайте Госавтоинспекции функционируют разделы, касающиеся пропаганды и профилактики БДД среди разных категорий участников дорожного движения. В каждом разделе представлена полезная информация, касающаяся детской безопасности,

безопасности пешеходов и пассажиров, водителей. Кроме того, размещены различные тематические медиаматериалы, информация о проводимых социальных проектах федерального и регионального значения, социальная реклама, фото -, видеоматериалы, методические материалы и др.

Также на платформе сайта постоянно проводятся онлайн-опросы общественного мнения по проблемам БДД, например, на предмет обязательности использования световозвращающих элементов на детской одежде, увеличения ответственности за неиспользование специальных удерживающих устройств для перевозки детей, введения обязательной специальной программы в школах для обучения безопасности дорожного движения и др.³⁷

Результаты опросов учитываются при выработке первоочередных действий по обеспечению безопасности дорожного движения, а также служат эмпирической основой для проведения ФКУ НИЦ БДД МВД России научных исследований.

С развитием технического прогресса и популярности телекоммуникационной сети Интернет все большую актуальность приобретают *ресурсы социальных сетей*. Масштаб распространения в них информации различной направленности, трудно переоценить. Интернет-информация планомерно завоевывает лидирующие позиции перед печатными источниками ее получения. В пропаганде безопасного поведения на дорогах, формировании нетерпимого отношения к нарушителям с помощью открытой и скрытой агитации, социальные сети способны оказать помощь и серьезное воздействие на участников дорожного движения.

В настоящее время через социальную сеть «ВКонтакте»³⁸ реализуется Всероссийский проект «Взаимопомощь на дорогах», основанный в 2012 году как общественное движение. Целями проекта является объединение автовладельцев и оказание быстрой, эффективной и квалифицированной

³⁷ www.gibdd.ru (дата обращения: 10.07.2017).

³⁸ <http://vk.com>

помощи при ДТП и в конфликтных ситуациях на дорогах, повышение уровня правовой грамотности рядовых автовладельцев, безопасности дорожного движения, пропаганда взаимной вежливости и др.

Система работы налажена через саму сеть, «горячую линию» и различные «мессенджеры». Данный проект активно используется в Краснодарском крае, Свердловской, Пензенской, Ивановской, Иркутской, Курганской и Мурманской областях, Ямало-Ненецком автономном округе. Особую помощь группа оказывает в работе по профилактике управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения. Отлаженный механизм взаимодействия координатора группы с сотрудниками ГИБДД позволяет собирать среди подписчиков информацию о пьяных водителях на дорогах и размещать ее на стене «ВКонтакте». По факту выявленной информации для проверки направляется экипаж ДПС, находящийся в ближайшей зоне.

В Самарской области силами общественной организации «Ночной патруль» в социальной сети «ВКонтакте» создана страничка, на которой размещаются сведения о совместной работе с Госавтоинспекцией, в том числе и в режиме видеосообщения. С 2014 года функционирует официальный аккаунт «ГИБДД Самара» в социальной сети «Твиттер», группа «ГИБДД Тольятти» в сети «ВКонтакте». Материалы по безопасности дорожного движения в группе размещаются и обновляются несколько раз в день. Аналогичная работа проводится одним из районных подразделений в группе «Наша дорога должна быть безопасной».

Подобное сотрудничество органов власти и общественности позволяет повысить эффективность деятельности Госавтоинспекции, а также доверие граждан к представителям правопорядка, в целом формирует позитивный имидж службы.

Одним из ключевых показателей «жизненной активности» социальной сети является число «говорящих» пользователей, открыто выражающих свою позицию публичными сообщениями в социальных сетях. Активные авторы,

создающие контент, делают социальные сети актуальным индикатором общественных настроений по всем социально-значимым проблемам, в том числе по БДД, позволяя уловить «живое» мнение в самом начале его формирования.

Для того, что бы ресурс социальных сетей был востребован целенаправленно и эффективно в вопросах обеспечения БДД, использовался по принципу «булавочных уколов», необходимо знать его характеристики по ряду основных критериев, которые приведены в Приложении 4.

В целом, если говорить обобщенно о возрасте участников, то для социальной сети «ВКонтакте» это возраст до 35 лет, для «Одноклассников» от 35 лет, для «Фейсбука» от 25 до 35 лет.

Анализ дорожно-транспортных происшествий за пять месяцев 2017 года свидетельствует, что наиболее «нарушающей» категорией является возрастная группа от 25 до 34 лет (эта тенденция прослеживается по всем видам правонарушений), на втором месте возрастная категория от 35 до 44 лет, на третьем от 45 до 54 лет.

Результаты статистического анализа необходимо учитывать при выборе вида социальных сетей (в зависимости от того на какую аудиторию необходимо воздействовать), а содержание воздействия определять в зависимости от наиболее распространенных видов правонарушений среди той или иной категорий участников дорожного движения. Кроме того, в деятельности по БДД в процессе использования ресурса социальных сетей необходимо ориентироваться не только на возрастную категорию, которая наиболее представлена в них, но и учитывать психологические особенности участников для формирования правосознания и устойчивых навыков законопослушного поведения.

Другим немаловажным и *перспективным направлением деятельности службы является развитие сотрудничества со средствами массовой информации.*

На федеральном уровне в настоящее время создана система информационно-пропагандистского сопровождения мер по обеспечению безопасности дорожного движения. Постоянно иницируются публикации в СМИ по наиболее актуальным вопросам в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, проводятся пресс-конференции, «круглые столы», брифинги, интервью, выступления на телевидении, радиостанциях и в печатных СМИ руководства Госавтоинспекцией, включая руководителей подразделений Госавтоинспекции на региональном уровне³⁹.

Осуществляется информационная поддержка в выпуске всероссийских периодических изданий «Стоп-газета» и «Добрая дорога детства». На телеканале «НТВ» выходят передачи «Главная дорога», «Первая передача», на телеканале «РЕН-ТВ» при содействии Госавтоинспекции выходит передача «Водить по-русски», а на канале «Карусель» телевизионная программа «Семья Светофоровых». Каждый выпуск программы (30 выпусков) посвящен отдельной теме и наполнен современной графикой и мультипликацией, способствующей широкому информированию населения и привитию навыков безопасного поведения на дорогах самым юным участникам дорожного движения.

Ведутся постоянные рубрики в журналах («За Рулем», «АвтоМир»), на радиостанциях «Автордио» и «Дорожное радио» выходят тематические программы. Руководители и ответственные сотрудники регулярно принимают участие в записи программы «Прямой разговор» на ведомственной радиостанции «Милицейская волна».

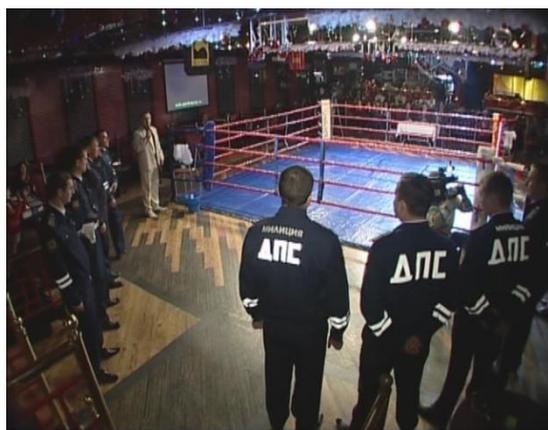
Проводится работа по созданию познавательной программы «Веселый гараж» для юных участников дорожного движения о правилах безопасного

³⁹ За 2016 год сотрудниками подразделений Госавтоинспекции территориальных органов МВД России на региональном уровне по пропаганде БДД организовано 38445 выступлений руководителей ГИБДД, проведено пресс-конференций, брифингов, «круглых столов» - 9357, занятий, лекций, бесед, инструктажей по БДД в дошкольных образовательных организациях - 177508, в организациях общего и дополнительного образования - 493414, в организациях профессионального образования – 26000.

поведения пешеходов на проезжей части, которая будет транслироваться в эфире радиостанции «Детское радио». Ведущие программы подробно «рассматривают» дорожные ситуации глазами детей-пешеходов и предлагают верный способ поведения. При этом игровая подача информации способствует лучшему усвоению детьми сведений о безопасности дорожного движения.

Также на постоянной основе проводятся рабочие встречи с представителями СМИ, общественных объединений (организаций), юридическими лицами, на которых даются разъяснения по вопросам безопасности дорожного движения, а также предоставляется информация по фактам и событиям в части, касающейся Госавтоинспекции, которые вызывают повышенный общественный интерес.

На региональном уровне также налажена работа на конкретных примерах



проиллюстрируем, как она осуществляется.

Интересен телепроект «Мужская работа», созданный при содействии УГИБДД ГУ МВД России по Краснодарскому краю, направленный на создание стереотипа законопослушного поведения УДД, повышение уровня

доверия населения к деятельности Рис. 5.

Госавтоинспекции, создание положительного имиджа службы (рис. 5.).

В рамках проекта сотрудники дорожно-патрульной службы проходили задания (более 13): участвовали в картинге, стрельбе, общались с гражданами, устраняли технические неисправности в автомобиле и др. Действия сотрудников оценивали судьи и эксперты, профессионалы в той области, в которой проходил очередной этап конкурса (шеф-повар, механик, педагог, психолог), но главное решение выносили телезрители путем SMS-голосования. Благодаря возможности интерактивного общения со зрителями, цикл тридцатиминутных программ шоу-проекта «Мужская

работа» имел высокий рейтинг просмотра. Нестандартные подходы, творческие задания позволили через игры и шоу вызвать интерес к требованиям Правил дорожного движения.



Рис. 6.

Успешным является проект «ГАИ-23-SMS», разработанный УГИБДД ГУ МВД России по Краснодарскому краю, суть которого в информировании участников дорожного движения об оперативных дорожных сведениях через SMS-оповещение (рис. 6.).

Помимо информации граждане могли участвовать в тематическом конкурсе на знание Правил дорожного движения, победитель которого получал право на бесплатное обучение в одной из лучших автошкол края.

Актуальным направлением деятельности подразделений пропаганды БДД *остается организация и проведение кампаний, массовых мероприятий, направленных по обеспечению безопасности дорожного движения.*

Мероприятия по предупреждению ДТП проводятся среди различных возрастных и профессиональных групп таких, как дошкольники, учащиеся школ, студенты ВУЗов, колледжей, техникумов, работники транспортных предприятий, сотрудники органов внутренних дел, военнослужащие, пешеходы, водители личного автотранспорта и другие.

Благодаря информационно-пропагандистским мероприятиям создается положительный образ законопослушного гражданина с активной гражданской позицией, происходит развенчание мифов, информирование граждан о юридически-значимых аспектах дорожного движения, о фактах правонарушений и др.

Можно отметить более 35 различных социальных проектов, кампаний и акций из различных регионов страны. Среди них: «Безопасное расстояние» и «Я – пешеход» (г. Москва), «Добрый знак» (г. Ярославль), «Лайк водителю»

(Пермский край), «Виртуальная реальность» и непрерывная система воспитания от детских садов до профессиональных училищ (Ростовская область), «Гражданин и полиция» (г. Екатеринбург), «Ночной патруль» (Самарская область), «Самый важный пассажир» и «Едем в кресле – едем в сказку» (Липецкая область), «Добровольная помощь на дороге» (г. Белгород), «Дорожный патруль - Калуга 40» (г. Калуга), «Шагающий автобус» (Республика Кабардино-Балкария) и др.

Благодаря широте представленных проектов тысячи граждан по всей России, включая несовершеннолетних, принимают в них участие на различных площадках.

Кроме того, ежегодно Госавтоинспекцией совместно с региональными подразделениями организуются и проводятся информационно-пропагандистские мероприятия, посвященные различным социально значимым датам, например, 1 июня в *Международный день защиты детей* Госавтоинспекция во всех регионах страны совместно с широкой общественностью проводит множество массовых, развлекательных и культурных мероприятий, направленных на привлечение внимания к безопасности детей на дороге; 1 октября в поддержку *Международного дня пожилых людей* Госавтоинспекция проводит в регионах социально-значимые акции и мероприятия, направленные на различные категории пожилых участников дорожного движения (пешеходов, водителей, пассажиров) и затрагивающие разные аспекты обеспечения их безопасности.

Социально значимые акции, посвященные Дню пожилого человека, проходят при поддержке представителей отрядов юных инспекторов движения, волонтерских и общественных организаций. Вместе с сотрудниками Госавтоинспекции они посещают больницы, дома престарелых, центры досуга, реабилитации, дневного пребывания пожилых людей, где рассказывают представителям старшего поколения о правилах безопасного поведения на дорогах, вручают им памятки и световозвращающие элементы, которые позволяют быть более заметными в темное время суток.

Отдельно хотелось бы остановиться, на социально-психологическом проекте для старших подростков и молодежи «Краш-курс», направленном на формирование у них позитивной установки на соблюдение Правил дорожного движения (использование ремней безопасности, соблюдение скоростного режима, недопущение вождения ТС в состоянии опьянения, использования гаджетов и др.).

Основной задачей мероприятия является воздействие на эмоциональную сферу личности через организованное выступление специалистов всех отраслей, участвующих в профилактике, предотвращении и ликвидации последствий дорожно-транспортных происшествий, формирование позитивных установок на безопасное вождение, воспитание чувства ответственности за свое поведение на дороге. В настоящее время данная методика апробирована и показала свою эффективность более чем в 20 регионах Российской Федерации (Свердловская, Воронежская, Липецкая и Смоленская области, Пермский и Ставропольский края и др.).

Как показывает практика, результаты научных исследований, в том числе проведенных ФКУ НИЦ БДД МВД России, международный опыт эффективности массовых мероприятий возрастает, если они направлены на профилактику одного фактора риска и предназначены для конкретной целевой аудитории, что усиливает адресное воздействие на конкретные категории участников дорожного движения.

Решение задачи формирования у участников дорожного движения культуры поведения на дорогах, поставленной президентом страны, невозможно без взаимодействия с гражданским обществом. Общество является катализатором происходящих в нем явлений и играет важную роль в формировании установки на безопасное управление транспортным средством и соблюдение ПДД.

В этой связи *привлечение общественности и профессиональных сообществ, институтов гражданского общества* также является приоритетным направлением деятельности Госавтоинспекции.

О значимости данной работы говорилось на шестом международном конгрессе «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни»⁴⁰, в рамках которого была организована широкая дискуссия по вопросам взаимодействия органов власти, общественности и профессиональных сообществ в формировании дорожно-транспортной политики и системы обеспечения безопасности дорожного движения, а также выработки конкретных мер по их реализации при активном участии институтов гражданского общества.

В интерактивной форме на Конгрессе был представлен опыт работы общественных организаций из различных регионов страны, например, проект из Кировской области «Ночной патруль» по выявлению водителей, управляющих транспортными средствами в состоянии опьянения, молодежный проект Белгородской области «Добровольная помощь на дороге», направленный на разъяснение участникам ДТП возможности его оформления без участия сотрудников Госавтоинспекции.

Интересен опыт привлечения профессиональных сообществ к обеспечению БДД на региональном уровне. Так, в Самарской области, начиная с 2015 года, действует соглашение о сотрудничестве с руководителями 13 крупнейших таксомоторных компаний. Водители, ставшие свидетелями преступления, правонарушения, обнаружившие автомобиль, находящийся в розыске, сообщают об этом в режиме онлайн в дежурные части ГИБДД. Обмен информацией между участниками объединения и сотрудниками ДПС ГИБДД также осуществляется посредством телефонной связи и через мобильное приложения «ZELLO».

С 2005 года на территории Сахалинской области действует общественно-государственное объединение «Сахалинское партнерство», направленное на решение проблем дорожной безопасности, которое в 2010 году преобразовано в Сахалинский совет по вопросам БДД. Благодаря межведомственному сотрудничеству (заключено трехстороннее соглашение

⁴⁰ <http://www.road-safety.ru> (дата обращения: 10.07.2017).

между правительством Сахалинской области, УМВД по Сахалинской области и компанией «Сахалин Энерджи») в рамках деятельности Сахалинского совета по вопросам дорожной безопасности удалось грамотно сконцентрировать усилия заинтересованных сторон на реализации приоритетных направлений и проектов. Системный подход в решении проблем безопасности дорожного движения позволил выделить два приоритетных направления деятельности: социально-образовательные проекты по вопросам безопасности дорожного движения и содействие развитию системы экстренного реагирования при ДТП.

Начиная с 2012 года, на территории Сахалинской области реализован ряд крупных социальных проектов. Проект «Безопасное место с ремнем и автокреслом», который продолжил кампанию по пропаганде использования ремней безопасности и детских удерживающих устройств «Выбери жизнь – пристегнись!». В 2013 году успешно реализована информационно-просветительская кампания по пропаганде использования световозвращающих элементов «Будь ярким! Будь заметным» для подростков и юношей в возрасте до 18 лет. В 2014 году реализована информационно-просветительская кампания «Серьезнее, чем кажется!», направленная на привлечение внимания к вопросам безопасного управления мототранспортом, повышение уровня ответственности за собственную безопасность и безопасность детей. В 2015 году стартовала информационно-просветительская кампания «Территория повышенного внимания» для пешеходов, главной целью которой стало привлечение внимания общественности к вопросам безопасного поведения на пешеходных переходах.



Рис. 7.

Положительную оценку получила деятельность общественной организации «Форпост», которая создана по инициативе граждан, чьи родственники погибли или пострадали в ДТП.

Самым ярким совместным проектом ГИБДД ГУ МВД России по Новосибирской

области с НООО «Форпост» стали «картонные дети» (рис. 7.). На дорогах города были расставлены фигуры фанерных мальчиков-футболистов, спешащих на проезжую часть за мячом. Реалистичность фигур не вызывала сомнений

у водителей и заставляла их незамедлительно тормозить. Другим знаковым проектом, организованным совместно с общественной организацией НООО «Форпост» и показавшим свою эффективность, является кампания «Знаковый календарь. 12 месяцев».

Результатом взаимодействия Управления Госавтоинспекции МВД по Республике Мордовия и бизнеса стал социальный проект «Не играйте на дороге», который на благотворительной основе осуществлялся для школьников и воспитанников детских садов. Цель проекта – через игру «Правила дорожного движения» информировать и воспитывать культурного участника дорожного движения. С 2015 года социальный проект получает поддержку Комитета по труду и занятости Республики Мордовия и более широкую реализацию. За 2016 год было охвачено 3789 первоклассников, распространено более 10000 экземпляров буклетов с основами безопасности дорожного движения.

Интересен опыт привлечения общественного объединения «Общероссийский народный фронт» к профилактике БДД. В рамках независимого общественного контроля за соблюдением Правил дорожного движения водителями пассажирского транспорта, совместно с представителями общественного объединения «Общероссийский народный фронт» на территории Курской области проведена акция «Нарушаю ПДД – позвони в ГИБДД». На транспортных средствах, осуществляющих перевозку пассажиров, размещались стикеры с надписью «Нарушаю ПДД – позвони в ГИБДД» с указанием номеров телефонов дежурной части Госавтоинспекции и собственников транспортных средств.

В деле по привлечению гражданского общества, общественности немаловажную роль играют сами дети. Вовлечение школьников

в объединения ЮИД, детско-юношеские автотоспортивные организации, учебно-методические и многофункциональные спортивные центры водительского мастерства, объединяющие автодром для курсантов автошкол и автогородки для занятий с детьми дошкольного и младшего школьного возраста, создание профильных классов по изучению предметов правовой направленности и ПДД, приобщение несовершеннолетних через добровольные общественные объединения к пропаганде Правил дорожного движения способствует формированию у них уважительного отношения к нормам и правилам действующего в сфере дорожного движения законодательства.

Так, например, Министерством образования и науки Алтайского края при поддержке УГИБДД ГУ МВД России по Алтайскому краю организована деятельность 26 учебно-методических центров по изучению основ безопасности дорожного движения, деятельность которых координирует краевой учебно-методический центр, созданный на базе краевого государственного бюджетного учреждения дополнительного образования «Алтайский краевой дворец творчества детей и молодежи». В процессе обучения несовершеннолетних используются агитационные автобусы «Академия дорожной безопасности», обучающий процесс в которых организуют сотрудники пропаганды безопасности дорожного движения и педагоги, в том числе в образовательных организациях городов и районов края (за 2016 год передвижные комплексы посетили 48600 детей).



Рис. 8.

На территории Курганской области, начиная с 1992 года, функционирует детский клуб «Перекресток», созданный при содействии Госавтоинспекции (рис. 8.). Членами клуба «Перекресток» организуются выступления перед учащимися школ, воспитанниками детского сада,

выступления на радио в ежемесячной передаче «Стоп», на молодежном телеканале в детской передаче «Окрошка».

В рамках поручения президента РФ по итогам заседания президиума Государственного совета РФ от 14.03. 16 года в 10 субъектах Российской Федерации в образовательных организациях за счет средств страховых компаний созданы Центры профилактики ДДТТ, которые оснащены мобильными автогородками.

Все большую значимость приобретает такая форма работы как «общественный контроль», куда могут входить представители образования, руководители и члены родительских комитетов, участники ветеранских и волонтерских организаций. Часто эта форма используется с целью контроля за наличием и правилами применения СВЭ в вечернее время суток учащимися общеобразовательных организаций и организаций дополнительного образования. Примерами таких объединений служат «Родительские и Ветеранские патрули», «Световозвращающие молодежные и волонтерские патрули», привлекаемые для профилактики наездов на детей-пешеходов в темное время суток. Кроме того, «общественный контроль» может играть ключевую роль в определении вклада (личного участия) руководителя образовательной организации за допущенные факты нарушений ПДД его воспитанниками, а также в определении и использовании меры его ответственности за них.

В настоящее время показало свою эффективность привлечение студенческой молодежи в создании общественной поддержки обеспечения безопасности дорожного движения. Данная стратегия оправдывает себя, во-первых, *степень доверия и понимания* между сверстниками выше, во-вторых, именно активное включение в деятельность пропаганды безопасности дорожного движения способствует *лучшему усвоению информации и повышению ответственности и самодисциплины*.

Положительным опытом можно признать работу белгородской молодежной дружины «Добровольная помощь на дороге»

(БГТУ им. В.Г. Шухова). Студенты кафедры «Эксплуатация и организация движения транспорта» оказывают помощь участникам дорожного движения при оформлении ДТП. В Липецкой области около трех лет успешно действует молодежный центр по БДД «Дорогами безопасности» при поддержке областных управлений молодежной и внутренней политики. За время его работы из числа студентов и молодежи подготовлено 100 инструкторов-мультипликаторов, которые безвозмездно обучили более трех тысяч студентов и школьников. Добровольцы активно продолжают принимать участие в мероприятиях пропагандистской направленности.

В 2016 году УГИБДД УМВД России по Тюменской области организовано проведение цикла информационно-пропагандистских мероприятий социальной кампании #Живиправилам, направленной на профилактику ДТП, формирование стереотипа законопослушного поведения у молодежи. Студенческая молодежь, среди которой были иностранные студенты из Ганы, Йемена, Китая, Афганистана, Бангладеш, Боснии и Герцеговины, Эфиопии, стран ближнего зарубежья, стала объектом и субъектом пропаганды. На семи языках мира студенты разъясняли основные аспекты безопасного поведения на дороге и призывали молодежь к соблюдению Правил дорожного движения.

В 2017 году четвертый раз Московский университет МВД России им. В.Я. Кикотя совместно с ГУОБДД МВД России и ФКУ НИЦ БДД МВД России организовал молодежный форум по безопасности дорожного движения, посвященный роли гражданского общества и молодежных движений в деле по обеспечению безопасности дорожного движения.

Таким образом, привлечение ресурсов учебно-методических, спортивных центров, молодежных движений и студенческих объединений, общественных организаций в целом, имеет большой потенциал и возможности влияния на состояние безопасности дорожного движения.

Подводя общий итог, отметим, что деятельность по пропаганде безопасности дорожного движения Госавтоинспекции сложный, длительный

процесс непрерывного целенаправленного формирования у граждан правосознания, воспитания у них устойчивых навыков безопасного поведения на дороге. Выделенные трудности методологического, правового, финансового характера в целом не могут существенно «затормозить» отлаженный механизм информационно-пропагандистского сопровождения деятельности Госавтоинспекции, а используемый комплекс технологий воздействия на участников дорожного движения позволяет добиваться успеха⁴¹.

⁴¹ За пять месяцев текущего года по сравнению с аналогичным периодом прошлого года количество дорожно-транспортных происшествий с участием несовершеннолетних (это наиболее уязвимая категория) в возрасте до 16 лет снизилось на 0,4%.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Роль пропаганды безопасности дорожного движения как одного из направлений деятельности Госавтоинспекции трудно переоценить. Как явление «пропаганда» существовала задолго до момента официального образования Госавтоинспекции в структуре милиции. Начиная с 30-х годов прошлого столетия, она стала постепенно выделяться в самостоятельное направление деятельности, пройдя путь от отделов регулирования уличного движения (ОРУД) до самостоятельного подразделения в структуре современной Госавтоинспекции.

С созданием ГАИ вопросы пропаганды получили новый импульс, значительно усилилась административная, пропагандистская и воспитательная работа среди населения по предупреждению дорожно-транспортных происшествий.

Можно сказать, что за свою многолетнюю историю служба прошла длительный путь, менялись цели и задачи, методы работы, совершенствовалась нормативная правовая база, начиная от простейших инструкций, направленных на соблюдение гражданами элементарных правил уличного движения, соблюдения мер личной безопасности до выработки системного подхода и стратегического планирования.

На сегодняшний день служба представляет собой отлаженный механизм социально-профилактической и воспитательно-пропагандистской деятельности по укреплению дисциплины участников дорожного движения, предупреждению дорожно-транспортных происшествий.

Приоритетным направлением работы в сфере информационно-пропагандистского сопровождения деятельности Госавтоинспекции является повышение культуры поведения и формирование правосознания участников дорожного движения. В связи с тем, что важнейшим фактором риска в дорожном движении остается человеческий фактор, проявляющийся в низкой культуре поведения участников дорожного движения, не соблюдении ПДД, неадекватной оценки своих навыков вождения, основное внимание

в деятельности по пропаганде БДД Госавтоинспекция уделяет активизации работы по формированию законопослушного поведения граждан, созданию в обществе атмосферы нетерпимости к нарушителями.

В рамках этой работы Госавтоинспекцией на постоянной основе осуществляется целенаправленная деятельность по созданию информационно-визуального пространства для формирования правового сознания и устойчивых психологических установок на соблюдение Правил дорожного движения среди родителей, детей и молодежи, используется имеющийся потенциал федеральных и региональных средств массовой информации, сети Интернет, а также активно применяются средства социальной рекламы.

Продолжаются работы по увеличению количества сервисов и информационных разделов официального сайта Госавтоинспекции, направленных как на пропаганду безопасности дорожного движения (например, создан многостраничный раздел о световозвращающих элементах, раздел «Медиа-материалы»), так и на формирование в сознании граждан понимания открытости и прозрачности деятельности Госавтоинспекции (например, раздел «Часто задаваемые вопросы», позволяющий встроить подборки частых вопросов этого раздела в другие разделы сайта по направлениям деятельности).

Принимая во внимание роль общественных организаций в деле по обеспечению БДД, особое значение Госавтоинспекция придает взаимодействию с институтами гражданского общества. Обучение участников дорожного движения основам безопасного поведения на дорогах, предупреждение дорожно-транспортного травматизма, участие в проведении агитационных мероприятий и социальной рекламе, развитие системы гражданского контроля за использованием ремней безопасности, детских удерживающих устройств с обязательной их сертификацией, световозвращающих элементов на одежде и другое – вот тот немногий перечень проблем, который решается совместно.

На новый уровень поднят вопрос повышения эффективности взаимодействия исполнительной власти, органов местного самоуправления, администраций образовательных, общественных и некоммерческих организаций, автошкол для повышения безопасности дорожного движения, формирования культуры поведения на дороге.

Усиливаются позиции России и в международном пространстве, руководители Госавтоинспекции в составе российской делегации постоянно участвуют в представительских мероприятиях по БДД мирового значения. На территории России при содействии Госавтоинспекции вот уже шестой раз организуется международный Конгресс «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни». Россия является активным участником глобального плана осуществления Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011-2020 гг., который продолжает оставаться центральным мероприятием в международной работе, направленной на сохранение жизни и здоровья людей.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

Нормативные правовые акты и документы

Федеральный закон Российской Федерации от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции».

Федеральный закон Российской Федерации от 29.12.2012 № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации».

Указ Президента Российской Федерации от 15.06.1998 № 711 (ред. от 16.05.2017) «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (вместе с «Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации»).

Постановление Правительства Российской Федерации от 07.06.1996 № 653 (ред. от 02.02.2000, с изм. от 30.12.2000) «О Федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в России» на 1996 - 1998 годы».

Постановление Правительства Российской Федерации от 20.02.2006 № 100 (ред. от 22.11.2012) «О федеральной целевой программе «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах».

Постановление Правительства Российской Федерации от 02.08.2011 № 642 «О внесении изменений в федеральную целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения в 2006 - 2012 годах».

Постановление Правительства РФ от 03.10.2013 № 864 «О федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах».

Приказ МВД Российской Федерации от 30.11.1993 № 519 «Об утверждении Инструкции по организации работы Госавтоинспекции по пропаганде безопасности дорожного движения».

Приказ МВД Российской Федерации от 13.01.1999 № 20 «Об утверждении инструкции по организации работы отделов, отделений,

групп пропаганды государственной инспекции безопасности дорожного движения министерства внутренних дела Российской федерации».

Приказ МВД Российской Федерации от 02.07.2002 № 627 (ред. от 10.08.2006) «О мерах по совершенствованию деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения и укреплению доверия к ней со стороны участников дорожного движения».

Приказ МВД Российской Федерации от 02.12.2003 № 930 (ред. от 29.12.2012) «Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения» (вместе с «Наставлением по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения»).

Литература

1. Афанасьев М.Б., Кондратьев В.Д., Милешкина Н.Д. История ГИБДД (ГАИ) России – СПб.: Лики России. 2001. С. 120.

2. Афанасьев М.Б., Кочетов Л.А., Россинский Б.В. История ГАИ: К 60-летию МВД России / Под ред. В.А. Федорова. – М.: Издательство «Гуманитарий» Академии гуманитарных исследований, 1996. С. 304.

3.Ахмадиева Р.Ш., Минниханов Р.Н., Шигин Л.Б. Опыт ФРГ по обеспечению безопасности дорожного движения (по материалам семинара-стажировки в полиции земли Северный Рейн-Вестфалия, 17-21 мая 2010. Вестник НЦ БЖД № 2 (8) 2011. С. 34.

4. Вечно юная страна ЮИД /под общей редакцией Т.А. Алексеевой. – М., 2014.

5. Безруков Д. А., Войтенков Е. А. Психологические аспекты применения социальной рекламы в сфере повышения безопасности дорожного движения/ Юридическая психология, 2011, № 2.

6. Войтенков Е.А. Историко-правовые особенности и этапы становления отечественной системы обеспечения безопасности дорожного движения // Общество и право. 2010. № 3. С. 17-28.

7. Войтенков Е. А. Пропаганда безопасности дорожного движения: обзор форм и методов деятельности/Административное право и процесс, 2011, № 7.

8. Гусев Р. Государственная автомобильная инспекция Санкт-Петербурга и Ленинградской области 1936-1996/ Р. Гусев, И. Питеркин. – СПб, 1996.

10. Захаренков В.В., Гусев В.И., Нилов В.И., Щербаков В.Б., Государственная автомобильная инспекция Санкт-Петербурга и Ленинградской области 1936-1996/Информационно-издательский фирмой «Лики России», Санкт – Петербург, 1996. С. 205.

11. История ГАИ/Под общей редакцией В.А. Федорова. – М., 1996.

12. Кашкина Е.В. Превентивные меры обеспечения безопасности дорожного движения. Зарубежный опыт//Вестник ВИПК МВД России, № 2 (15), 2010.

13. Кузнецова Г. Н. Структура и семантические особенности языка американской рекламы (прагматика рекламного текста): дисс. ... канд. филол. наук. Москва, 1984. С. 183.

14. Лобанов Д.А. История службы ГИБДД: от Петра Великого до наших дней.- Нижний Новгород, 2001. С. 357.

15. Лукьянов В.В. Безопасность дорожного движения/Издательство «Транспорт», Москва, 1978, С. 246.

16. Пирогова Ю. К. ИмPLICITная информация как средство коммуникативного воздействия и манипулирования (на материале рекламных и PR-сообщений) // Проблемы прикладной лингвистики. М.: Сб. статей. Азбуковник, 2001. С. 209-227.

17. Пропаганда // Большая советская энциклопедия : [в 30 т.] / гл. ред. А. М. Прохоров. - 3-е изд. -М.: Советская энциклопедия, 1969—1978.

18. Смородина В.А. Из истории пропаганды безопасности дорожного движения/ История государства и права, 2006, № 12.

19. Суковицин В.И. От городского до инспектора ГИБДД. – М.: ВАРИАНТ, 2002. С. 288.
20. Суковицин В.И. Руководящий состав Госавтоинспекции НКВД-МВД 1936-2016/В.И. Суковицин.-Казань:Фолиант,2016. С. 360.
21. Тинчурин Р.Ф., Валиуллов Ф.М., Солопов А.Н. Щит и меч дорог Татарстана/«Издательско-полиграфический центр «ЭКС-ПРЕСС-ПЛЮС», Казань, 2006, С. 179.
22. Электронный ресурс - <https://br-analytics.ru> - (дата обращения 20.04.2017).
23. Электронный ресурс - <http://road-safety.ru> - (дата обращения 18.05.2017).
24. Электронный ресурс - <http://www.kremlin.ru> - (дата обращения 17.05.2017).
25. Электронный ресурс - <https://61.мвд.рф> - (дата обращения 18.05.2017).
26. Электронный ресурс - <http://www.gibdd.ru/> (дата обращения: 7.07.2017).
27. Электронный ресурс - <https://www.liikenneturva.fi> (дата обращения: 12.07.2017).
28. Электронный ресурс - <http://vk.com>
29. Wegman F, Elsenaar P. Sustainable solutions to improve road safety in the Netherlands. Leidschendam, Institute for Road Safety Research, 1997 (SWOV Report D-097-8).
30. O'Neill B, Mohan D (2002). Reducing motor vehicle crash deaths and injuries in newly motorised countries. British Medical Journal, 324:1142–1145. Peden M et al. (2004). World report on road traffic injury prevention. Geneva, World Health Organization (http://www.who.int/world-health-day/2004/infomaterials/world_report/en, посостояниюна 14 марта 2007 г.); Roberts I, Mohan D, Abbasi K (2002). War on the roads. British Medical Journal, 324:1107–1108). Kerbdrill , British Movietone News, 14 June 1945, issue no. 836A.

31. See 'Protecting the children: lessons in road safety ', Times, 29 Dec. 1949; and 'Road safety for children', Times, 27 Mar. 1950. [Department of the environment], Pedestrian safety (London, 1973), P. 16.

32. Royal Society for the Prevention of Accidents, 'Road safety for the Tufty Club: lecture notes', n.d., NA, MT92/94.

Список исторических документов

Декрет СНК РСФСР от 10.06.1920 «Об автодвижении по городу Москве и ее окрестностям (Правила)».

Декрет ВЦИК, СНК РСФСР от 28.09.1925 «О введении в действие Положения о службе Рабоче – Крестьянской милиции».

Циркуляр ГУРКМ при СНК РСФСР от 10.09.1931 № 32 – 158 «О порядке организации надзора за выполнением правил уличного движения».

Циркуляр ГУРКМ при СНК РСФСР от 25.05.1932 № 36 «О мероприятиях по развитию пропаганды вопросов безопасности уличного движения».

Постановление СНК СССР от 25.05.1931 № 390 «Положение о рабоче-крестьянской милиции».

Постановление СНК СССР от 03.07.1936 № 1182 «Об утверждении Положения о Государственной автомобильной инспекции Главного Управления Рабоче – Крестьянской милиции Народного Комиссариата Внутренних Дел Союза ССР».

Постановление Совмина РСФСР от 18.09.1972 № 606 (ред. от 29.09.1988) (Извлечение) «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения в РСФСР».

Постановление Секретариата ЦКВЛКСМ, коллегии Министерства внутренних дел СССР, коллегии Министерства просвещения СССР от 06.03.1973 № 61/За/4км/9р-1 «О создании отрядов юных инспекторов движения».

Постановление Правительства Российской Федерации от 28.05.1992 № 354 «Об утверждении Положения о Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Российской Федерации».

Приказ ГУРКМ при СНК РСФСР от 19.12.1931 № 86 «О реализации решений, принятых Союзным совещанием по регулированию уличного движения».

Приказ НКВД МВД СССР от 13.07.1939 № 400 «С объявлением Инструкции об агитационно-массовой работе по безопасности движения».

Приказ МВД России СССР от 11.01.1960 № 25 «Правила движения по улицам и дорогам Союза ССР».

Распоряжение Совета министров СССР от 21.06.1974 № 1538-р был образован Всесоюзный научно-исследовательский институт безопасности дорожного движения (ВНИИБД) МВД СССР.

СБОРНИК ПРИКАЗОВ И ЦИРКУЛЯРОВ

==== Главного управления ====
Рабоче-крестьянской милиции
 при Совете народных комиссаров РСФСР

Год издания второй |

№ 16—17

| 20 июня 1932 г.

ЦИРКУЛЯР № 36

о мероприятиях по развертыванию пропаганды вопросов безопасности уличного движения.

В целях систематической разработки мероприятий по вопросам пропаганды безопасности уличного движения, осуществления контроля над развертыванием ее и установления единого методического руководства, Главное управление РК милиции предлагает провести следующие мероприятия:

1. При управлениях РК милиции АССР, краев и областей, на территории которых имеются города с интенсивным уличным движением, организовать комиссии по вопросам плановой постановки пропаганды безопасности уличного движения из представителей: Управления РК милиции, секции по борьбе с аварийностью о-ва Автодор и других заинтересованных ведомств и организаций.

2. Этим комиссиям на основании объявляемого при этом циркуляра Главлита предоставляется исключительное право по руководству и просмотру всех изданий по вопросам безопасности уличного движения.

3. По 30 экземпляров всех выпускаемых изданий направлять в ГУРКМ немедленно по выпуске их в свет.

4. Во всех случаях, когда тираж выпускаемого издания превышает 10 000 экземпляров, необходимо предварительно получить санкцию ГУРКМ с высылкой материала.

Организовать постоянные музей-выставки при Управлениях РК милиции АССР, краев и областей, на территории которых имеются города с интенсивным уличным движением, отражающие все вопросы и методы регулирования уличного движения.

5. В целях организации постоянной выставки союзного значения, представить к 1 августа 1932 года в ГУРКМ весь имеющийся материал, как-то: этикетки, игрушки, экспонаты и т. д. в 10 экземплярах.

6. Составить и прислать точный список имеющихся в управлениях РК милиции АССР, краев и областей изданий по безопасности уличного движения, выпущенных как в СССР, так и иностранных. Выписку иностранной литературы по вопросам безопасности уличного движения производить лишь с разрешения ГУРКМ.

Приложение: циркуляр Главлита от 3/У—32 года за № 9004.

Врид. начальника Главного управления Рабоче-крестьянской милиции
 при СНК РСФСР **Маркарян.**

Зам. начальника Отдела административного надзора и наружной службы

г. Москва,
 25 мая 1932 г.

Белогов.

«Золотой фонд пропаганды»

В историю становления пропаганды безопасности дорожного движения внесли свой вклад все регионы Российской Федерации, но особенно хотелось отметить Москву и Московскую область, Санкт-Петербург и Ленинградскую область, Кемеровскую, Ростовскую, Липецкую, Владимирскую область, Ставропольский край, Удмуртскую Республику, где инициативные, работоспособные сотрудники с трепетом относились к своей профессии, проявляли настойчивость в достижении поставленных целей по снижению аварийности на дорогах, предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма.

Внимания заслуживают конкретные личности, без которых развитие службы было бы невозможно, а история до конца не раскрыта.

Огромный вклад в становление службы *ГАИ Санкт-Петербурга и Ленинградской области* внесла Хана Наумовна Корохова, прослужившая 30 лет в отделении агитации и пропаганды (1940-1970 гг.). Ей пришлось налаживать работу практически с нуля вместе с начальником отделения Валентиной Дмитриевной Алексеевой. Длительное время главным звеном работы было посещение школ, беседы с детьми. Из воспоминаний Ханны Наумовны Корховой: «принимали дети и педагоги очень дружелюбно, с интересом – появился новый человек, пришедший к ним из другого района, с другого конца города. Слушали (скорее внимали), как будто ждали откровения, успокоительных слов, новостей». Помимо бесед, разрабатывались материалы для школ, где тематика уличного движения увязывалась с изучаемыми в разных классах программами по русскому языку, математике, налаживалось взаимодействие с различными организациями (театрами, филармонией, союзом художников и др.). Привлекались к работе творческие личности для выпуска фотоплакатов малого формата для размещения их на рекламных щитах в трамваях (так называемые «трамвайки»). Постоянно велся поиск новых форм разъяснительной работы: в газетах помещались статьи

и заметки, передавались по радио краткие сообщения. Благодаря Х.Н. Корховой, сформированная работа отделения стала основой деятельности на многие годы.

Первыми возглавлявшими и внесшими большой вклад в развитие и становление подразделения пропаганды безопасности дорожного движения *УГИБДД ГУ МВД России по городу Москве и Московской области* были Н.И. Арнаутов, А.Е. Цыпкин.

Николай Иванович Арнаутов возглавил отделение пропаганды и агитации спецполка ДПС областного Управления ГАИ Московской области, где сформировался отдел пропаганды безопасности дорожного движения, который полностью стал отвечать за направление работы в масштабах всего региона. Николай Иванович смог заложить фундаментальные основы для информационно-пропагандистской работы, в частности наладил тесные деловые отношения со многими редакциями СМИ регионального и федерального уровня, органами образования, проводил различные тематические конкурсы областного масштаба.

На смену Н.И. Арнауту пришел на службу Александр Евсеевич Цыпкин, который также внес вклад в достижения пропаганды безопасности дорожного движения Подмосковья. Александр Евсеевич организовывал деятельность отдела и территориальных подразделений таким образом, чтобы пропаганда безопасности дорожного движения была одним из важнейших направлений работы всей Госавтоинспекции. Благодаря Цыпкину взаимодействие Госавтоинспекции с органами управления образованием в сфере профилактики детского дорожно-транспортного травматизма вышло на новый уровень.

Именно при нем в Московской области начинают впервые проводится новые областные мероприятия, которые впоследствии стали традиционными. Среди них, в первую очередь, можно выделить конкурсы детского творчества «Зеленый огонек» (для дошкольников), Марафон творческих программ по пропаганде безопасного поведения детей на дороге, единые дни

предупреждения детской дорожной аварийности «Детям Подмосковья – безопасные дороги» и, конечно, областной праздник «Мы вместе за безопасность дорожного движения», посвященный открытию мотосезона.

Отдельного внимания заслуживает большая совместная работа Александра Евсеевича Цыпкина с Правительством области и главами муниципальных образований по формированию в регионе сети материально-технических объектов, предназначенных для практического обучения несовершеннолетних дорожной грамоте. Речь в первую очередь о специализированных детских автогородках. Благодаря инициативному подходу Цыпкина к решению данного вопроса в Подмосковье в период с 2005 по 2011 год при поддержке областной Комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения введены в эксплуатацию 22 такие площадки. Александр Евсеевич является единственным в России почетным работником трех федеральных министерств: МВД, Минтранса и Минобрнауки, под его руководством отделу трижды присуждалась награда как лучшему подразделению пропаганды БДД в целом по России.

Не может остаться без внимания служба пропаганды безопасности дорожного движения *УГИБДД УМВД России по Липецкой области*, где в числе первых пропагандистов были П.И. Логовиков, И.И. Щербаков, Николай Сальников, Сергей Серов, Ю. В. Дырдин.

Первым пропагандистом безопасности дорожного движения Липецкого региона можно назвать автоинспектора Петра Ивановича Логовикова, который внес значительный вклад в пропаганду дорожной безопасности. Так, инспектор посещал городские автохозяйства, беседовал с их руководителями и простыми водителями, разъяснял, объяснял, советовал, проводил профилактические беседы.

Иван Иванович Щербаков, находясь в должности госавтоинспектора, выполнял агитационную работу среди водителей и пешеходов, тем самым положил начало пропагандистской деятельности. При нем появился первый агитационный автомобиль. Ему на смену в 1963 году пришел Николай

Сальников, который занимался учетом и анализом ДТП. В его должностные обязанности входило и проведение профилактических мероприятий по предупреждению уличных ДТП и травматизма людей.

Сергей Серов поднял липецкую пропаганду на новый уровень. Организовывал автопробеги дорожной безопасности по районам области, совершенствовал лекционную работу, совместно с педагогом Раисой Стульниковой, наладил работу первых отрядов юных инспекторов движения и в 1976- году провел их первый областной слет. С. Серов участвовал в организации и проведении первого Всесоюзного слета юных инспекторов движения и вошел в оргкомитет в числе десяти самых активных пропагандистов из разных уголков Советского Союза.

Юрий Васильевич Дырдин прослужил инспектором по профилактике безопасности дорожного движения в областном ГАИ Липецкой области 10 лет (1970-1980 годы). Именно он стал создателем городского воскресного лектория для водителей, незначительно нарушавших ПДД (вместо штрафа им читали лекции). О таком необычном методе воздействия на сознание участников дорожного движения неоднократно сообщала местная пресса.

Значительный вклад в развитие пропаганды безопасности дорожного движения *Кемеровской области* внесли первые пропагандисты: В.И. Стукова, Н. П. Пахилько, Н.Ф. Лысенко.

Валентина Стукова координировала работу с управлением образования, комиссией по обеспечению БДД, автопредприятиями. Совместно с ЮИДовцами проводила агитпробеги (транспорт выделяли службы безопасности автотранспортных предприятий), наладила тесное сотрудничество со службой гражданской обороны, разработала график выхода в эфир материалов с информацией о дорожных происшествиях, профилактических мероприятиях по городской системе оповещения.

Нелли Пахилько за время службы в пропаганде безопасности дорожного движения управления ГАИ Кемеровской области наладила взаимодействие с прессой, радио, телевидением.

Самый значимый вклад в дело по предупреждению аварийности и детского дорожно-транспортного травматизма внесла старший инспектор Нина Федоровна Лысенко, которая разработала пути активного взаимодействия с родителями по профилактике детского травматизма на дороге. Именно благодаря такой работе удалось спасти не один десяток детских жизней от дорожных трагедий.

Николай Горемыкин отдал службе 30 лет своей жизни (1972-2002 гг.). Начал с рядового инспектора пропаганды и дошел до начальника отделения *УГИБДД УМВД России по Владимирской области*. Благодаря приложенным усилиям и при поддержке управления Госавтоинспекции УВД Владимирской области в 1993 году было образовано учреждение дополнительного образования, на базе которого создан «Детский Автогородок ГАИ». В 1998 году учреждение было переименовано в Юношескую автошколу.

На протяжении четверти века Галина Дмитриевна Смирнова являлась бессменным руководителем данного учреждения дополнительного образования. Г. Д. Смирнова вкладывала в работу свои знания, любовь и заботу и воспитала не одно поколение грамотных участников дорожного движения, в дальнейшем ставших не только водителями, но и выбравших для себя службу в Госавтоинспекции как профессиональную деятельность.

Более 20 лет своей жизни посвятила пропаганде *БДД Ставропольского края Драмарецкая Галина Петровна* (1977-1998). Благодаря работе Г.П. Драмарецкой, в крае возникла устойчивая система «юных инспекторов дорожного движения». Одним из самых главных событий в деятельности службы пропаганды было проведение в 1982 году первых Всероссийских соревнований «Безопасное колесо» в г. Минеральные Воды Ставропольского края. Кроме того, Г.Н. Драмарецкая ежегодно готовила команду «юидовцев» для участия во Всероссийских и Всесоюзных слетах отрядов ЮИД, занималась подготовкой сборной команды велосипедистов России на международные соревнования «Молодежь в борьбе за безопасность дорожного движения».

Логинова Людмила Александровна (1981-1994гг.) проработала в должности инспектора по пропаганде Госавтоинспекции Ставропольского края более 10 лет. Ее основным направлением была работа со СМИ, выпуск полиграфической продукции. Водяникина Алла Прокофьевна (1981-2000гг.) на протяжении всего времени работы в пропаганде БДД занималась профилактикой ДДТТ. Под ее руководством было разработано множество методических рекомендаций по профилактике ДДТТ.

«Три грации из агитации» так в шутку называли этих милых женщин - сотрудников Госавтоинспекции Ставропольского края, которые за годы своей службы собрали уникальную коллекцию значков по профессиональной тематике, которая пополняется и в настоящее время.

19 лет служила в Госавтоинспекции города Ростова-на-Дону Давыдова Галина Егоровна. 15 из которых (2001-2016гг.) была начальником отдела пропаганды безопасности дорожного движения *УГИБДД ГУ МВД России по Ростовской области*.

Галина Егоровна полковник полиции, кандидат философских наук, член Союза журналистов России. Имеет Золотой знак I степени за службу в ГАИ, медаль «Патриот России», медаль «За доблесть в службе» и др. награды.

В 1984 году на базе Дворца творчества детей и молодежи ею организована работа Ростовского клуба юных инспекторов движения. В 2002 году на базе Автограда был открыт областной центр безопасности дорожного движения, на базе ВОА – областной кабинет БДД. В этом же году на базе области был проведен Всероссийский конкурс телерадиопрограмм по безопасности дорожного движения, первый фестиваль отрядов ЮИД на Дону, в 2008 году – 3-й Межгосударственный слет ЮИД и Всероссийские соревнования «Безопасное колесо» юных инспекторов движения.

За время службы с ее помощью подготовлено и издано ряд методических пособий, буклетов, плакатов, сувенирной продукции по безопасности дорожного движения. В ходе работы наладила взаимодействие с заинтересованными министерствами и ведомствами, средствами массовой

информации. Неоднократно выступала на теле- радио каналах, участвовала в выпуске тематической газеты «Авто Дон», которая признана одним из лучших печатных тематических изданий во Всероссийском конкурсе. Всегда считала свою службу важной и необходимой для участников дорожного движения, занималась пропагандой и активной разъяснительной работой в сфере безопасности дорожного движения, особенно среди детей и подростков, родителей, учителей и воспитателей и т.д.

Значительную роль в становлении и развитии пропаганды безопасности дорожного движения *ГИБДД МВД по Удмуртской Республике* внесла Татьяна Александровна Осетрова, которая за 42 года службы прошла путь от инспектора пропаганды до начальника отдела организационно-аналитической работы и пропаганды безопасности дорожного движения *ГИБДД МВД по Удмуртской Республике*.

За годы службы награждена медалями «За безупречную службу» трех степеней, «За отличие в охране общественного порядка», «За доблесть в службе», нагрудными знаками «Отличник милиции», «Почетный сотрудник МВД», «За отличие в службе ГАИ» I и II степени, имеет звания «Заслуженного работника правоохранительных органов УР», «Заслуженного журналиста УР».

Из интервью Т.А. Осетровой: «в пропаганде работа, как известно, творческая. Можно провести мероприятие быстро и без особых усилий на подготовку, так сказать, «для галочки», а можно (что значительно сложнее) с душой и творчеством, чтобы и польза была, и всем было интересно. Всегда при творческом подходе в итоге получается значительно больше запланированного».

Татьяна Александровна была не только инициатором создания отрядов ЮИД в республике, но и творческим, идейным вдохновителем этой работы на протяжении более 40-лет. Каждая весна для юных участников движения Удмуртии начиналась с традиционного конкурса «Веселый светофор», который проходит в Удмуртии более 25 лет.

За более чем 40–летнюю службу вела активную работу со СМИ, проводила мероприятия-акции по оказанию помощи пострадавшим в ДТП детям, разработала этапы оказания такой помощи. Благодаря работе Т. Осетровой по оказанию помощи пострадавшим в ДТП детям, удавалось проводить бесплатные операции, получать бесплатные путевки в санатории, организовывать прохождение длительных курсов лечения и массажа и многое др.

Швеция

Национальным планом развития дорожно-транспортной системы на 2004-2015 гг. предусмотрена программа обеспечения безопасности дорожного движения. В целях координации усилий участников данного плана и контроля за его исполнением действует так называемый «Национальный форум координации безопасности дорожного движения». Особое внимание в плане уделяется проблеме обустройства, совершенствования и развития улично-дорожной сети. Те мероприятия, которые реализуются на национальных и региональных дорогах, финансируются государством.

Финляндия

В настоящее время в стране реализуется национальная программа по обеспечению безопасности дорожного движения, разработанная по поручению министерства транспорта и связи, утвержденная правительством и консультативным комитетом по безопасности дорожного движения. Ближайшая цель программы – снизить травматизм на дорогах Финляндии. Программа включает в себя около 50 направлений работы с указанием ответственных за каждое из них ведомств. Программы обеспечения БДД на региональном уровне разрабатывают губернские правления. Муниципалитеты могут разрабатывать собственные программы обеспечения БДД в рамках своей компетенции.

Нидерланды

Среди национальных программ по обеспечению безопасности дорожного движения необходимо выделить, прежде всего, так называемый План мобильности, разработанный правительством в соавторстве с органами местного самоуправления и общественными организациями. Данный план будет определяющим для развития политики правительства в области транспорта и обеспечения безопасности дорожного движения до 2020 года. На уровне Минтранса также будет принят ряд мер по укреплению безопасности на дорогах. В частности, данное министерство поставило цель сократить

в ближайшее время число ежегодных смертей в результате ДТП с 1 100 до 900 человек за счет дополнительных отчислений для выполнения программы укрепления безопасности на дорогах.

Греция

В стране разработан стратегический план обеспечения дорожной безопасности, в целом одобренный правительством в ноябре 2004 года. План предусматривает принятие конкретных мер по следующим направлениям: реорганизация системы выдачи водительских удостоверений (предусматриваются более тщательное обучение и строгое проведение экзаменов для кандидатов в водители), совершенствование системы контроля за поведением водителей, дорожной инфраструктуры страны, надзора за дорожным движением, проведение целенаправленной кампании по информированию общественности о необходимости принимаемых мер безопасности на дорогах, ужесточение контроля за техническим состоянием автотранспорта и повышение порога его безопасности, активизация патрулирования дорог силами полиции и другое.

Япония

В Японии действующая в настоящее время программа безопасности дорожного движения входит в общую программу мероприятий по обеспечению безопасности транспорта. Государственной комиссией общественной безопасности совместно с главным полицейским управлением разработана программа мероприятий по обеспечению безопасности на транспорте, которая предусматривает комплекс мер в этой области как на общегосударственном, так и на региональном уровне.

Характеристика наиболее востребованных в России социальных сетей
(«ВКонтакте», «Одноклассники», «Фейсбук»)

По объему аудитории и по количеству «пишущих» российских авторов в России лидирует социальная сеть «ВКонтакте» (53,6 млн. активных пользователей, 18,8 млн. «пишущих» авторов)⁴². В ней представлены три возрастные группы: 1) от 18 до 24 лет (32,3%), 2) от 25 до 34 лет (32,1%), 3) до 18 лет (24%). Гендерное распределение: мужчины – 43,7%, женщины – 56,3%.

«Одноклассники» в течение последних двух лет остаются преимущественно площадкой для межличностного общения. Ежемесячная аудитория сети составляет 38,7 млн. человек, при этом публичную активность в группах демонстрируют всего 1,1 млн. авторов. Гендерное распределение в социальной сети: 69,1% авторов - женщины, 30,9% - мужчины. Доля активных авторов по возрастным группам: 1) от 25 до 34 лет (26,6%), 2) от 35 до 44 лет (20,7%), 3) 55 и старше (20,9%). Активных авторов в группе от 18-24 (9,1%), младше 18 лет всего 6,7%.

Объем аудитории «Фейсбук» составляет 23,7 млн., публикационная активность систематически растет и составляет 1,5 млн. человек. В возрастной структуре лидируют категории: 1) от 25 до 34 лет (35,3%), 2) от 35 до 44 лет (32,6%), 3) от 45 и выше суммарно 26,1% (45-54 лет -16,8%, 55 и старше – 9,3%), 4) моложе 24 лет (6,1%).

Другими словами, «Фейсбук» остается уникальной социальной сетью в Российской Федерации по возрастной структуре авторов, более *65% которых находятся в возрасте 25-44 лет*. Гендерное распределение русскоязычной части «Фейсбук» продолжает смещение в сторону женского пола (58% авторов).

⁴² Сошлемся на исследование компании Brand Analytics, которая изучает социальные сети как средство публичной коммуникации и влияния их на формирование общественного мнения (исследование проводилось в 2015-2016 гг).