

Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение
высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
Политехнический институт
Кафедра «Транспорт»

УТВЕРЖДАЮ

Заведующий кафедрой

_____ Е.С. Воеводин

« ____ » _____ 2021 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

23.03.01 – Технология транспортных процессов

**«Повышение эффективности деятельности отделения по пропаганде
безопасности дорожного движения Отдела ГИБДД МУ МВД России
«Красноярское»»**

Руководитель

ст. преподаватель Н.В. Шадрин

Консультант

доцент, канд. техн. наук Е.С. Воеводин

Выпускник

В.Ю. Казынкина

Красноярск 2021

РЕФЕРАТ

Выпускная квалификационная работа по теме: «Повышение эффективности деятельности отделения по пропаганде безопасности дорожного движения Отдела ГИБДД МУ МВД России «Красноярское»» содержит 102 страницы текстового документа, 14 используемых источников, 2 приложения, 6 листов графического материала.

ДОРОЖНОЕ ДВИЖЕНИЕ (ДД), БЕЗОПАСНОСТЬ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (БДД), ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЕ ПРОИСШЕСТВИЕ (ДТП), ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ (ДТТ), ОРГАНИЗАЦИЯ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (ОДД), ДЕТСКИЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ (ДДТТ), УЛИЧНО-ДОРОЖНАЯ СЕТЬ (УДС), ГОСУДАРСТВЕННАЯ ИНСПЕКЦИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ (ГИБДД).

Целью данной выпускной квалификационной работы является анализ деятельности отделения по пропаганде БДД Отдела ГИБДД МУ МВД России «Красноярское» для выявления проблемных мест в работе отделения.

На основании результатов проведенного анализа, а также изучения опыта зарубежных стран и субъектов РФ были разработаны мероприятия, которые позволят повысить эффективность деятельности исследуемого отделения.

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	5
1 Техничко-экономическое обоснование.....	6
1.1 Пропаганда безопасности дорожного движения.....	6
1.2 Анализ существующего состояния аварийности на УДС г. Красноярска.....	7
1.2.1 Статистика наездов на пешеходов на УДС г. Красноярска	19
1.2.2 Статистика по детскому травматизму на УДС г. Красноярска	23
1.3 Структура управления ГИБДД в системе МВД РФ	31
1.4 Правовые и организационные основы деятельности ОП БДД ОГИБДД.....	34
1.5 Направления и принципы деятельности ОП БДД ОГИБДД	37
1.6 Требования к профессиональным качествам сотрудников ОП БДД ОГИБДД.....	40
1.7 Техническое обеспечение отделения по пропаганде БДД Отдела ГИБДД	41
1.8 Формы осуществления деятельности ОП БДД ОГИБДД.....	43
1.9 Межведомственное взаимодействие ОП БДД ОГИБДД «Красноярское»	44
1.10 Анализ деятельности и взаимодействия со СМИ ОП БДД ОГИБДД МУ МВД России «Красноярское».....	49
2 Организационно-техническая часть.....	58
2.1 Анализ применяемых методов по пропаганде безопасности БДД в зарубежных странах	58
2.2 Анализ применяемых методов по пропаганде БДД в РФ.....	62
2.3 Разработка новых методов и мероприятий для повышения эффективности деятельности отделения по пропаганде.....	65
2.3.1 Внедрение «безопасного маршрута школьника» в Яндекс.Карты, 2ГИС.....	65

2.3.2	Разработка приложения по проверке уровня знаний ПДД для гаджетов	70
2.3.3	Численность инспекторов по пропаганде БДД в подразделениях ГИБДД.....	72
2.3.4	Мероприятия по повышению имиджа сотрудников Госавтоинспекции	74
2.3.5	Разделение ОП БДД ГИБДД «Красноярское» на пресс-службу ГИБДД и отдел по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма.....	78
2.3.6	Размещение интерактивных дисплеев на территории мест отдыха населения для проверки знаний ПДД.....	80
2.3.7	Создание «Автогородка» на территории города, внедрение детских площадок в виде автогородков на территории дворов, детских садов, школ	84
3	Определение экономической эффективности создания «Автогородка» для обучения безопасному вождению детей	89
	Заключение	101
	Список использованных источников	102
	Приложение А	104
	Приложение Б.	111

ВВЕДЕНИЕ

Проблема существующей аварийности и гибели людей в результате ДТП актуальна для всех стран, особенно для крупных городов.

Проблема обеспечения БДД остро стоит и для Красноярского края, в частности для г. Красноярска.

За прошедший 2020 год на территории Красноярского края произошло 3295 ДТП, в результате которых погибло 365 человек. Из этого числа аварий 1338 произошло в г. Красноярске. По данным ГИБДД за 2020 год в г. Красноярске погибло 56 человек, 15 из которых дети до 16 лет.

Из данных показателей, очевидно, что необходимо вести активную работу для уменьшения количества ДТП и снижения тяжести их последствий. Согласно Указу Президента РФ от 15.06.1998 N 711 "О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения" ГИБДД МВД РФ (Госавтоинспекция) осуществляет федеральный государственный надзор и специальные разрешительные функции в области БДД. Ключевым направлением в данной сфере является пропаганда БДД, задачи по реализации профилактических мер возлагаются на отделения пропаганды ГИБДД. [1]

Цель данной работы заключается в анализе деятельности отделения по пропаганде БДД Отдела ГИБДД МУ МВД России «Красноярское» для выявления проблемных мест в работе отделения и разработки мероприятий для повышения эффективности деятельности отделения.

Задачи, которые были поставлены для выполнения работы: произвести анализ деятельности отделения пропаганды БДД Отдела ГИБДД МУ МВД РФ «Красноярское», рассмотреть зарубежный и отечественный опыт в сфере пропаганды БДД, разработать комплекс мероприятий по профилактике ДТП с применением современных технологий.

1 Технико-экономическое обоснование

1.1 Пропаганда безопасности дорожного движения

Правовые основы обеспечения БДД на территории РФ установлены Федеральным законом от 10 декабря 1995 года № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», где под безопасностью дорожного движения понимается состояние безопасности, отражающее степень защищенности участников от ДТП и их последствий. [2]

Более широкое и полное содержание в определение БДД вкладывается в исследованиях профессора В. И. Майорова. Под безопасностью в сфере ДД им описывается состояние упорядоченных в результате нормотворчества и правореализации общественных отношений с целью исключения реальных и потенциальных угроз для участников ДД, обеспечения степени и качества их защищенности от ДТП и негативных последствий эксплуатации автотранспорта при осуществлении общественно необходимого объема перемещения людей и предметов их труда. [3]

К основным направлениям обеспечения БДД Федеральным законом № 196-ФЗ отнесено обучение граждан правилам и требованиям безопасности движения. К полномочиям органов исполнительной власти субъектов РФ в области обеспечения БДД законом относится информирование граждан о правилах и требованиях в области обеспечения БДД.

Исполняя обязанность, возлагаемую Федеральным законом от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» (п. 4 ч. 1 ст. 12), сотрудники полиции участвуют в пропаганде правовых знаний. В качестве одного из направлений информационно-правовой деятельности МВД РФ приказом МВД России от 5 января 2007 г. № 6 «Об утверждении Наставления по организации правовой работы в системе МВД России» закреплена правовая пропаганда, направленная на распространение и разъяснение правовых норм и практики их применения в сфере внутренних дел. [4]

Понятие пропаганды содержится в Приказе МВД России от 29 декабря 2018 г. № 903, утвердившем Наставление по организации деятельности ГИБДД МВД РФ по пропаганде БДД. Пропаганда — целенаправленная деятельность по распространению знаний, касающихся вопросов обеспечения БДД, разъяснению законодательных и иных нормативных правовых актов РФ, субъектов РФ, регламентирующих действия участников ДД, технических требований к транспортным средствам (ТС) и элементам дорожной инфраструктуры, а также по своевременному информированию населения о состоянии аварийности в области ДД и информационно-пропагандистских мероприятиях, проводимых органами внутренних дел РФ. [5]

Для определения необходимости усиления мер, направленных на обеспечение БДД, в том числе, посредством правовой пропаганды безопасности движения, закреплении на законодательном уровне самого понятия пропаганды, её сущности, форм и методов пропагандистской деятельности, рассмотрим состояние аварийности на дорогах Красноярского края.

1.2 Анализ существующего состояния аварийности на УДС г. Красноярска

Большую роль в работе по организации и обеспечению БДД на УДС играет анализ данных о ДТП.

В государственную статистическую отчетность, которую осуществляет МВД РФ, включаются ДТП, в результате которых были зарегистрированы раненые или погибшие люди. Остальные ДТП регистрируются и анализируются на местном или региональном уровне, а так же отдельными министерствами и ведомствами-владельцами транспортных средств.

Главной целью анализа дорожно-транспортной аварийности является систематический поиск возможностей предупреждения происшествий, а

также выявление вины и определение меры наказания причастных к ДТП лиц.

Аварийность на автомобильном транспорте – проблема, стоящая перед множеством государств. В РФ данная проблема прочно заняла ведущее место в ряду важнейших социально-экономических и демографических проблем. По данным ГИБДД [6] в РФ за 2020 год произошло 145073 ДТП, в которых погибло 16152 человека. Количество ДТП снизилось примерно на 20000 по сравнению с количеством зарегистрированных происшествий в 2019. Рассмотрим общее состояние показателей БДД по данным ГИБДД МВД в РФ за период с 2016 по 2020 год. Данные представлены в таблице 1.1.

Таблица 1.1 – Сведения о показателях состояния БДД в РФ

Год	Количество ДТП	Погибло	Ранено
2016	173694	20308	221140
2017	169432	19088	215374
2018	168099	18214	214853
2019	164358	16981	210877
2020	145073	16152	183040

На рисунке 1.1 графически представлено распределение количества ДТП, а также количество погибших и раненых в Российской Федерации за 2016 – 2020 годы.

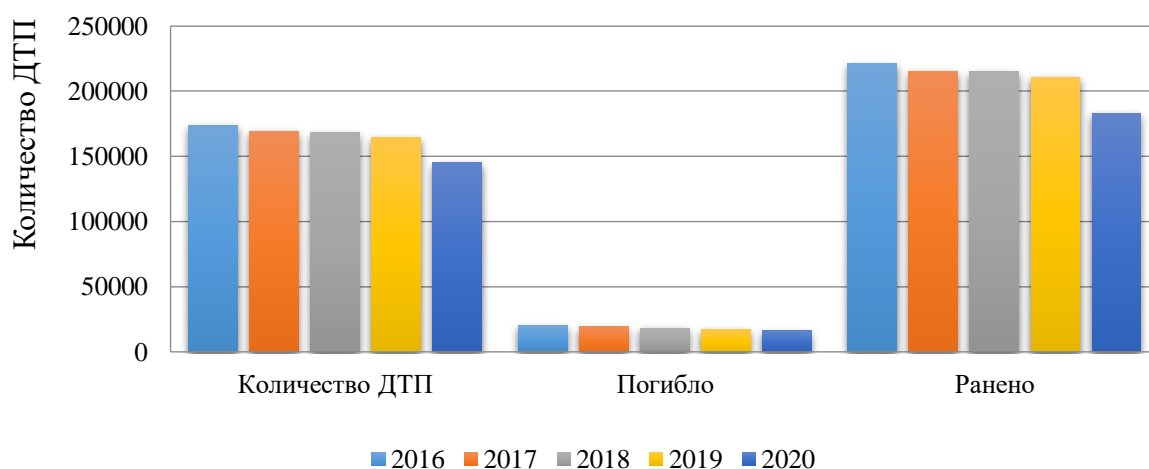


Рисунок 1.1 – Распределение количества ДТП, погибших и раненых в РФ

Исходя из сведений о показателях состояния БДД в РФ, можно прийти к выводу, что показатели аварийности уменьшаются с каждым годом. Стоит отметить, что за 2020 год показатели аварийности значительно снизились.

Для того чтобы проанализировать показатели аварийности по Красноярскому краю необходимо сравнить их с показателями аварийности некоторых регионов СФО. Сведения о показателях состояния БДД СФО представлены в таблице 1.2.

Таблица 1.2 - Сведения о показателях состояния БДД СФО

Субъект Год	Красноярский край			Иркутская область			Кемеровская область			Алтайский край			Новосибирская область		
	ДТП	Погибло	Ранено	ДТП	Погибло	Ранено	ДТП	Погибло	Ранено	ДТП	Погибло	Ранено	ДТП	Погибло	Ранено
2016	4130	437	5322	3482	365	4310	3054	341	4107	3206	257	4061	2729	325	3282
2017	3779	401	4747	3384	361	4275	2952	303	3913	3107	297	3949	2719	272	3351
2018	3585	389	4321	3390	352	4244	2780	299	3793	2901	237	3716	2529	300	3181
2019	3568	378	4376	3287	360	4168	2802	281	3728	2796	252	3584	1982	274	2555
2020	3295	365	4070	2751	310	3442	2667	323	3526	2513	226	3167	2177	298	2633

Распределение количества ДТП по СФО за 2016-2020 годы графически представлено на рисунке 1.2.

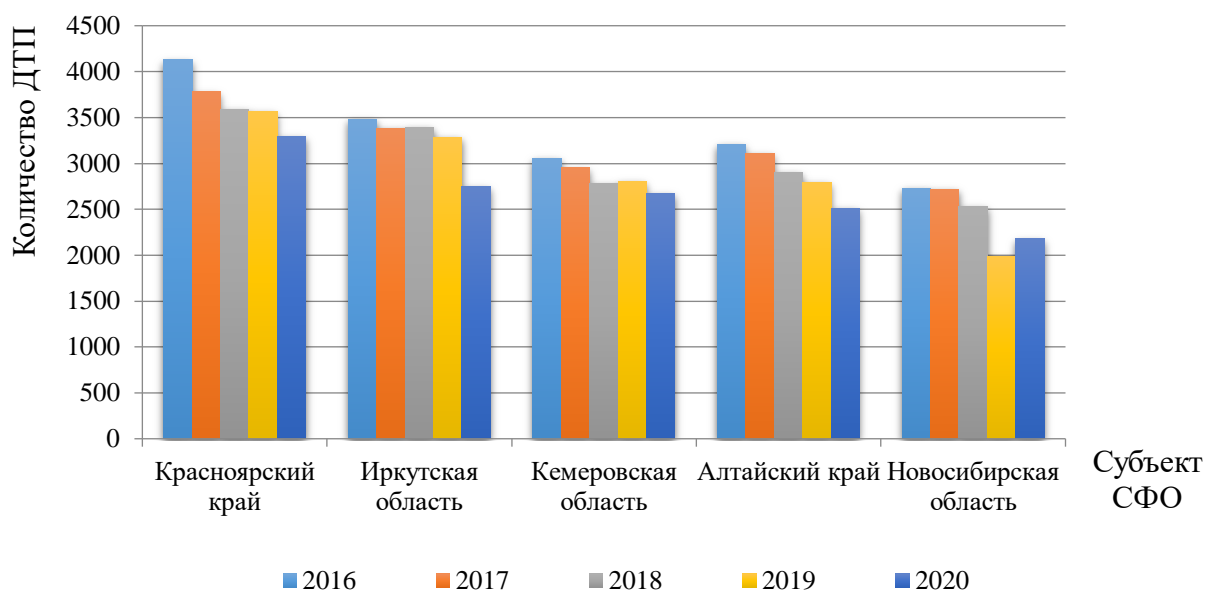


Рисунок 1.2 – Распределение количества ДТП по СФО за 2016-2020 гг

Из анализа данных таблицы 1.2 и рисунка 1.2 видно, что почти во всех субъектах СФО к 2020 году аварийность снизилась. Красноярский край находится на первом месте по аварийности среди других городов СФО.

Данные для сравнительного анализа количества ДТП и тяжести их последствий по г. Красноярску с другими городами СФО за 2016 – 2020 годы, представлены в таблице 1.3.

Таблица 1.3 – Сведения о показателях состояния БДД городов СФО

Город	2016			2017			2018			2019			2020		
	ДТП	Погибло	Ранено	ДТП	Погибло	Ранено	ДТП	Погибло	Ранено	ДТП	Погибло	Ранено	ДТП	Погибло	Ранено
г. Бийск	221	12	280	236	7	306	248	5	283	298	18	343	232	9	301
г. Красноярск	1766	53	2080	1489	64	1691	1528	46	1699	1467	41	1686	1338	56	1572
г. Иркутск	1319	45	1581	1201	39	1454	1202	32	1440	1168	39	1406	889	28	1050
г. Кемерово	641	33	813	641	29	793	626	21	817	631	34	775	621	35	765
г. Новосибирск	1548	74	1792	1577	61	1890	1463	80	1807	1027	68	1286	1298	76	1467

Реально отображает степень состояния аварийности показатель тяжести последствий ДТП (K_T), который рассчитывается по формуле [7]:

$$m_2 = \frac{n_{\Pi}}{n_{\Pi} + n_{P}} 100, \quad (1)$$

где n_{Π} – число погибших в n ДТП, чел;

n_P – количество раненых в n ДТП, чел.

Рассчитаем m_2 для г. Красноярск для 2016 года:

$$m_2 = \frac{53}{2080 + 53} \cdot 100 = 2,5.$$

В таблице 1.4. показаны результаты расчета тяжести последствий ДТП для городов СФО.

Таблица 1.4 – Показатели тяжести последствий ДТП в городах СФО

Город	Тяжесть последствий ДТП m_2 , %				
	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
г. Бийск	4,3	2,3	1,8	5,2	2,9
г. Красноярск	2,5	3,8	2,7	2,4	3,6
г. Иркутск	2,8	2,7	2,2	2,8	2,7
г. Кемерово	4,1	3,7	2,6	4,4	4,6
г. Новосибирск	4,1	3,2	4,4	5,3	5,2

Распределение ДТП, погибших и раненых по городам СФО за 2020 год представлено на рисунке 1.3.

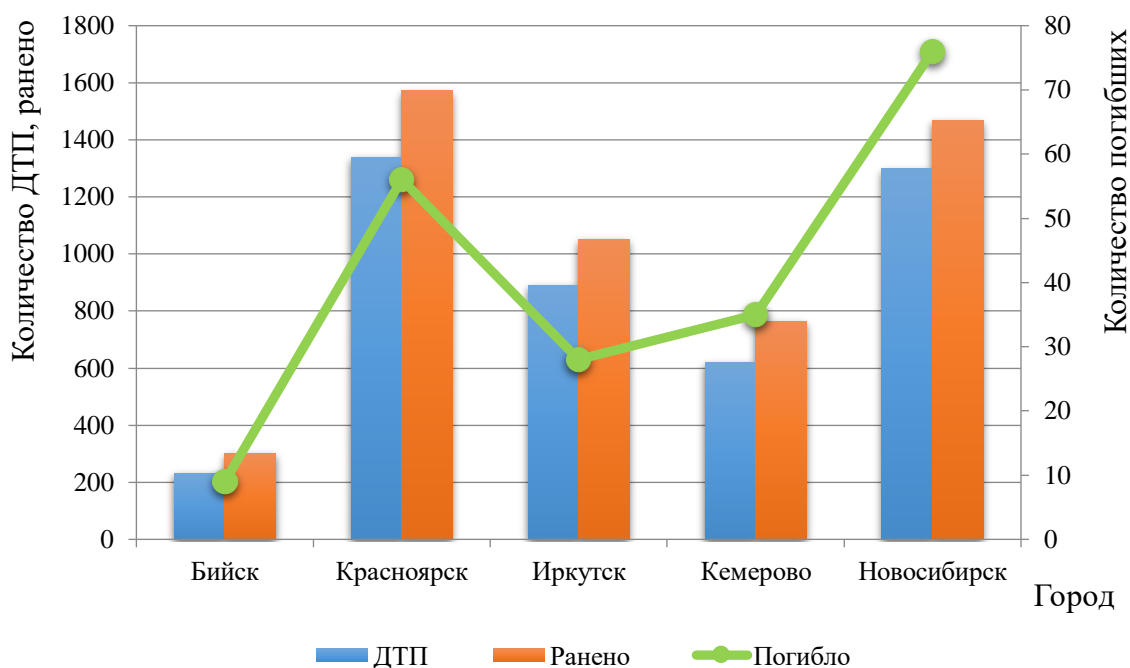


Рисунок 1.3 – Распределение ДТП, погибших и раненых по городам Сибирского федерального округа за 2020 год

Анализ данных таблицы 1.3 и рисунка 1.3 показал, что наиболее аварийным из сравниваемых городов СФО является г. Красноярск, затем г. Новосибирск, третью позицию занимает г. Иркутск. Самый высокий показатель смертности в г. Новосибирске, г. Красноярске и г. Иркутске. Также в г. Новосибирске за 2020 год наблюдается самый высокий показатель тяжести последствий ДТП.

Для качественной оценки показателей аварийности в городах с разным числом жителей, необходимо провести расчет относительного показателя аварийности на 1000 человек. В таблице 1.5 приведены показатели количества ДТП, приходящиеся на 1000 человек по городам СФО за 2020 год.

Таблица 1.5 – Количество ДТП на 1000 человек по городам СФО за 2020 год

Город	Количество ДТП на 1000 человек
г. Бийск	1,16
г. Красноярск	1,22
г. Иркутск	1,425
г. Кемерово	1,12
г. Новосибирск	0,80

На рисунке 1.4 приведена диаграмма распределения количества ДТП на 1000 жителей для городов СФО.

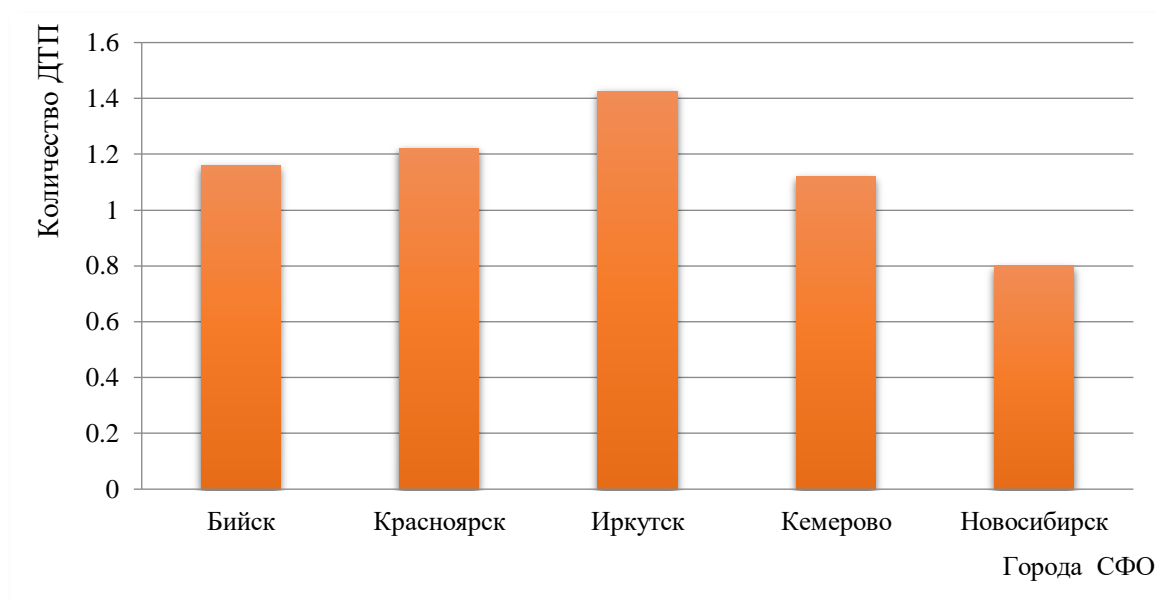


Рисунок 1.4 – Распределение количества ДТП на 1000 человек для городов СФО

Относительный показатель аварийности характеризует степень участия населения в дорожном движении. Проанализировав данные таблицы 1.5 и рисунок 1.4 видно, что высокий показатель относительной аварийности наблюдается в г. Иркутске, г. Красноярске и г. Бийске.

Рассмотрим распределение количества ДТП, погибших и раненых по г. Красноярску за период с 2016 года по 2020 год. Данные приведены в таблице 1.6.

Таблица 1.6 – Количество ДТП, погибших и раненых по г. Красноярску за 2016-2020 гг

Год	Количество ДТП	Погибло	Ранено
2016	1766	53	2080
2017	1489	64	1691
2018	1528	46	1699
2019	1467	41	1686
2020	1338	56	1572

На рисунке 1.5 наглядно представлено распределение количества ДТП, погибших и раненых на УДС г. Красноярска за 2016-2020 гг.

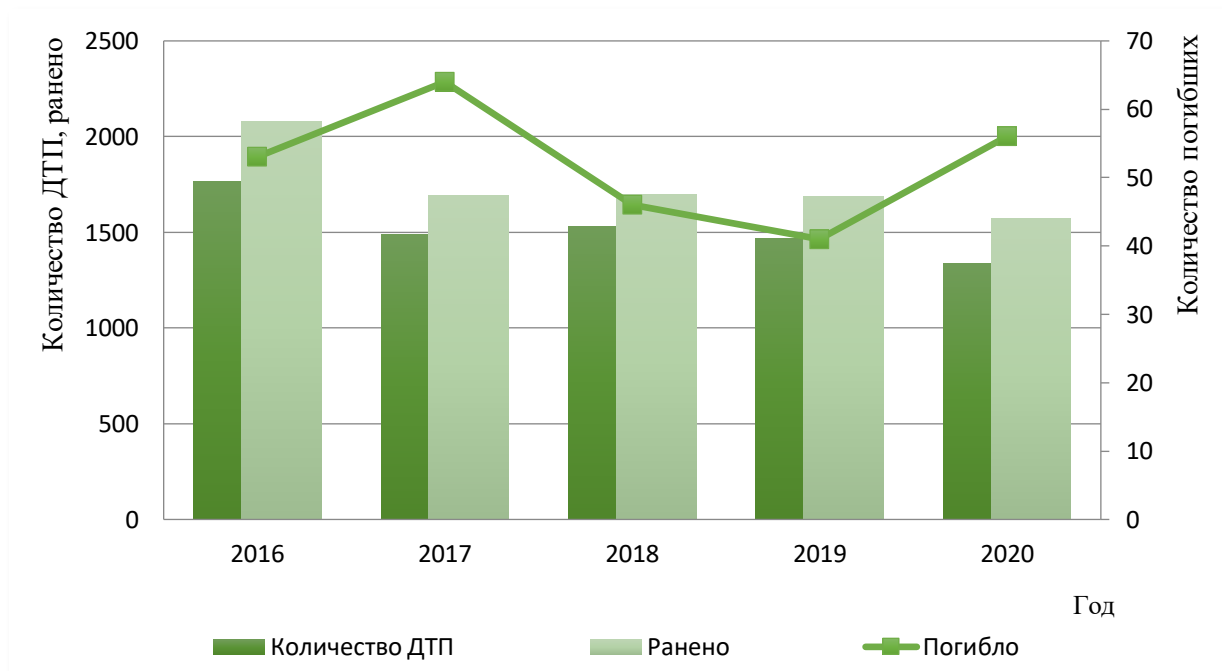


Рисунок 1.5 – Распределение количества ДТП, погибших и раненых на УДС г. Красноярска за 2016-2020 гг

Анализируя таблицу 1.6 и диаграмму на рисунке 1.5 можно сделать вывод, что в г. Красноярске с каждым годом наблюдается сокращение количества ДТП. В 2020 году наблюдалось наименьшее количество ДТП за последние 5 лет. Стоит отметить, что показатели тяжести последствий ДТП по г. Красноярску не имеют тенденции к снижению, это видно из таблицы 1.4.

В таблице 1.7 представлена статистика аварийности по районам г. Красноярска. Также данные показаны в виде диаграммы на рисунке 1.6.

Таблица 1.7 – Количество ДТП по районам города Красноярск 2016-2020 гг

Районы города	Год					Итого:
	2016	2017	2018	2019	2020	
	Количество ДТП					
Железнодорожный	134	151	128	125	106	644
Кировский	180	146	169	138	116	749
Ленинский	227	195	176	178	184	960
Октябрьский	272	232	215	216	235	1170
Свердловский	196	145	211	184	153	889
Советский	478	397	388	383	340	1986
Центральный	279	223	241	243	204	1190
Итого:	1766	1489	1528	1467	1338	7588

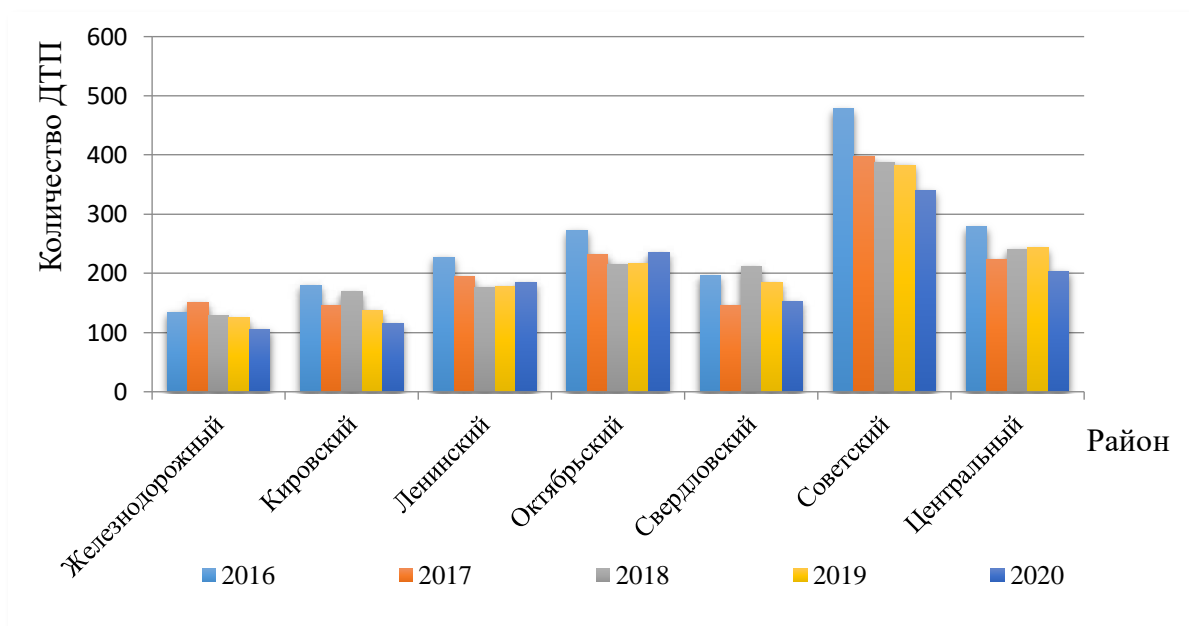


Рисунок 1.6 – Распределение количества ДТП по районам г. Красноярска за 2016-2020 гг

Исходя из данных таблицы 1.6 и рисунка 1.6 выявлено, что в Советском районе г. Красноярска совершается наибольшее количество ДТП, а именно – 26%. На следующем месте Центральный район (16%), затем Октябрьский (15%) и Ленинский (13%) районы. Последние места занимают Свердловский (12%), Кировский (10%) и Железнодорожный районы (8%).

Для того, чтобы улучшать состояние аварийности необходимо знать причины и факторы возникновения ДТП. Результативность деятельности по профилактике ДТП в существенной мере определяется той базой, на которой строится анализ факторов их появления.

Причины ДТП и факторы можно разделить на несколько групп. Основными причинами возникновения ДТП для водителей являются нарушение скоростного режима, несоблюдение режима отдыха, состояние алкогольного или наркотического опьянения, нарушение правил обгона, а также нарушение требований знаков и сигналов. ДТП с участием пешеходов совершаются при их переходе проезжей части в не установленном месте, неиспользовании световозвращающих элементов (СВЭ), нарушении

требований знаков и сигналов. Для пассажиров ТС причинами происшествий являются – падение в транспорте, вход и выход во время движения, нарушение правил перевозки пассажиров. Велосипедисты чаще всего попадают в ДТП при несоблюдении очередности проезда, внезапном выезде на проезжую часть. Причиной ДТП также могут стать различные неисправности ТС, плохое состояние дорожного полотна, недостаточная или ограниченная видимость.

Рассмотрим распределение количества ДТП по видам: столкновение, опрокидывание, наезд на стоящее ТС, наезд на препятствие, наезд на пешехода и прочие. Данные по видам ДТП представлены в таблице 1.8.

Таблица 1.8 – Распределение количества ДТП, погибших и раненых по видам происшествия в г. Красноярске за 2016-2020 гг.

Вид происшествия		Столкновение	Опрокидывание	Наезд на стоящее ТС	Наезд на пешехода	Наезд на препятствие	Иные виды	Всего
2016 г.	ДТП	689	20	35	653	95	20	1512
	Погибло	10	0	3	31	7	0	51
	Ранено	955	27	47	644	123	25	1812
2017 г.	ДТП	599	6	14	565	81	22	1287
	Погибло	17	1	1	35	9	0	63
	Ранено	786	5	18	548	104	23	1484
2018 г.	ДТП	637	23	29	504	88	25	1306
	Погибло	12	1	1	23	7	0	44
	Ранено	789	27	37	498	98	27	1476
2019 г.	ДТП	627	15	16	513	87	23	1281
	Погибло	11	1	0	21	8	0	41
	Ранено	819	18	17	506	105	28	1493
2020 г.	ДТП	605	13	19	403	97	35	1172
	Погибло	15	0	3	28	9	1	56
	Ранено	799	14	42	389	119	40	1403

Проведем расчет тяжести последствий ДТП по формуле 1 для каждого вида ДТП из таблицы 1.8. Результаты расчёта представлены в таблице 1.9.

Таблица 1.9 – Показатели тяжести последствий ДТП по видам происшествий в г. Красноярске за 2016-2020 г.

Вид происшествия	Тяжесть последствий ДТП К _т , %				
	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
Столкновение	1,1	2,2	1,5	1,3	1,9
Опрокидывание	0	20	3,7	5,5	0
Наезд на стоящее ТС	6,4	5,5	2,7	0	7,1
Наезд на пешехода	4,8	6,4	4,6	4,1	7,2
Наезд на препятствие	5,7	8,6	7,1	7,6	7,6
Иные виды	0	0	0	0	2,5

Наибольшая тяжесть последствий наблюдается при наезде на препятствие, наезде на пешехода. а также при наезде на стоящее ТС.

Распределение количества ДТП по видам происшествий представлено на рисунке 1.7.

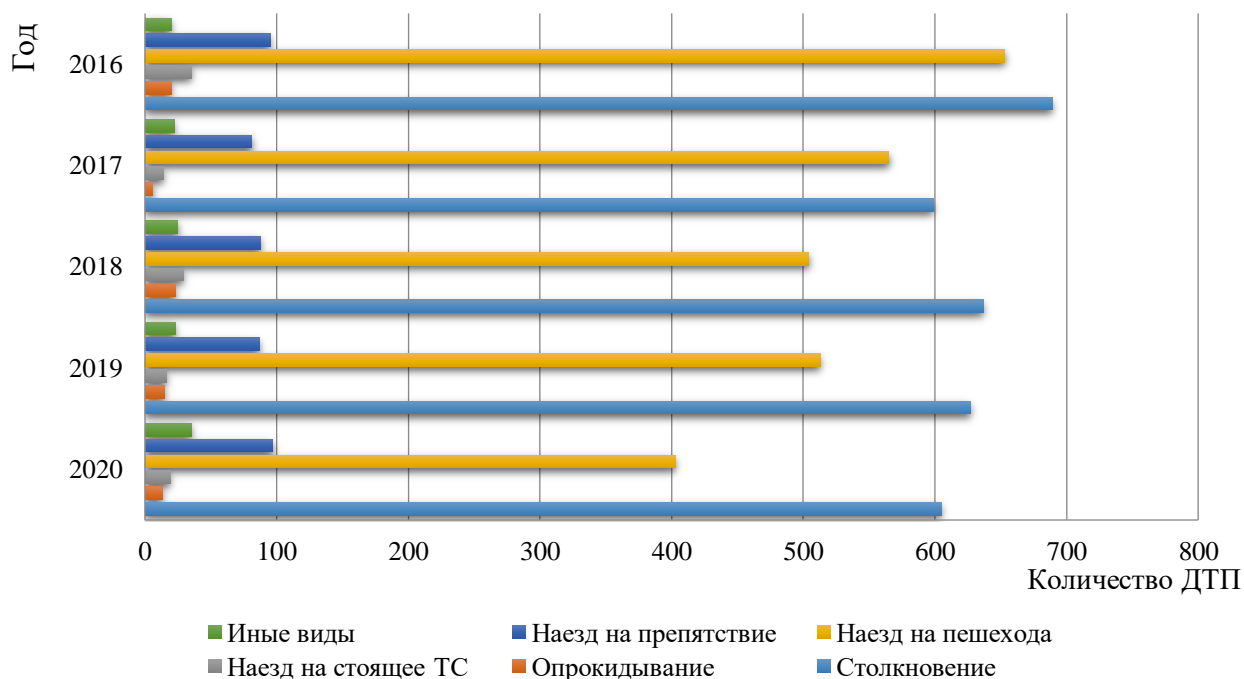


Рисунок 1.7 – Распределение количества ДТП по видам происшествий в г. Красноярске

Анализ данных из таблицы 1.8 и рисунка 1.7 показывает, что преобладающими видами ДТП являются столкновение ТС и наезд на

пешехода. Также можно заметить, что количество ДТП с наездом на пешеходов уменьшается каждый год, но стоит отметить, что в 2019 году произошёл рост количества ДТП с наездом на пешеходов. Данный вид ДТП является наиболее серьезным и требует отдельного анализа. Рассмотрим статистику наездов на пешеходов на УДС города Красноярск.

1.2.1 Статистика наездов на пешеходов на УДС г. Красноярск

ДТП с участием пешехода – неизбежное явление современности, которое происходит по вине водителя или переходящего дорогу человека. Особенность данного вида ДТП является то, что наибольший вред получает пешеход.

Данный вид ДТП происходит в случаях, когда водители транспортных средств, не проявляя должной внимательности, допускают нарушения ПДД, которые состоят в причинной связи с наездом на пешехода.

Наиболее распространенными нарушениями, являющимися причинами наездов на пешеходов, считаются: переход проезжей части дороги в неустановленных ПДД местах, выход на проезжую часть дороги в непосредственной близости перед ТС.

Нередко сопутствующим фактором при наезде на пешеходов является их нахождение в состоянии наркотического или алкогольного опьянения.

Рассмотрим статистику аварийности с участием пешеходов на территории Красноярского края. Количество ДТП по видам на территории Красноярского края за 2016-2020 год представлено в таблице 1.10. На рисунке 1.8 графически показано данное распределение.

Таблица 1.8 – Распределение количества ДТП, погибших и раненых пешеходов в Красноярском крае за 2016-2020 год

Наименование показателя	2016 г.			2017 г.			2018 г.			2019 г.			2020 г.		
	ДТП	Погибло	Ранено	ДТП	Погибло	Ранено	ДТП	Погибло	Ранено	ДТП	Погибло	Ранено	ДТП	Погибло	Ранено
ДТП и пострадавшие пешеходы	1259	115	1190	1111	120	1027	1012	95	955	1024	108	942	824	96	757
Из-за наезда на пешеходов: -по вине водителя	710	47	695	650	39	614	597	28	594	652	40	629	494	35	483
-по вине пешехода	524	76	455	494	87	416	451	74	383	416	87	333	335	74	265
На регулируемых пешеходных переходах	139	3	140	125	12	123	108	8	104	130	7	126	100	8	98
На нерегулируемых пешеходных переходах	285	11	288	266	12	266	214	5	221	229	8	231	184	11	179

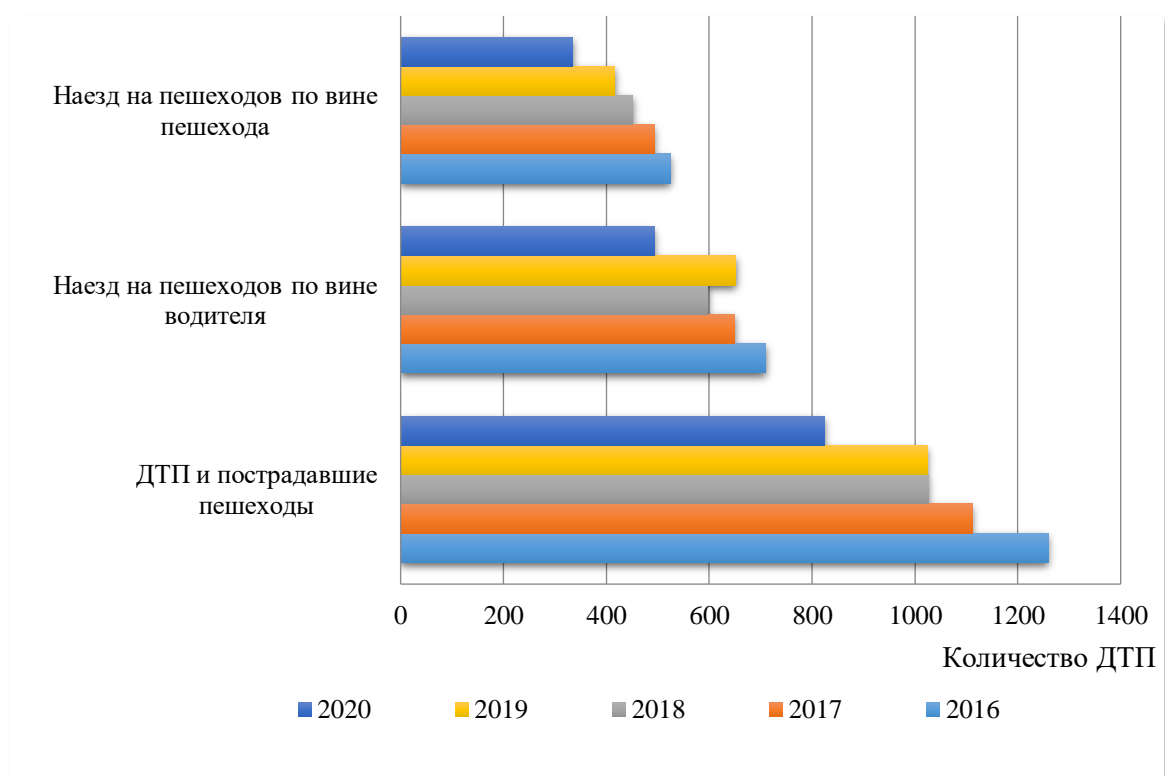


Рисунок 1.8 – Количество ДТП с участием пешеходов в Красноярском крае за 2016-2020 год

На основании таблицы 1.10 и рисунка 1.8 можно сделать вывод, что количество ДТП с участием пешеходов уменьшается с каждым годом. С 2016 года к 2020 году число ДТП уменьшилось на 35%. Прослеживается тенденция снижения числа наездов на пешеходов по вине самих пешеходов.

На рисунке 1.9 показано распределение количества ДТП и погибших на регулируемых и нерегулируемых пешеходных переходах по Красноярскому краю.

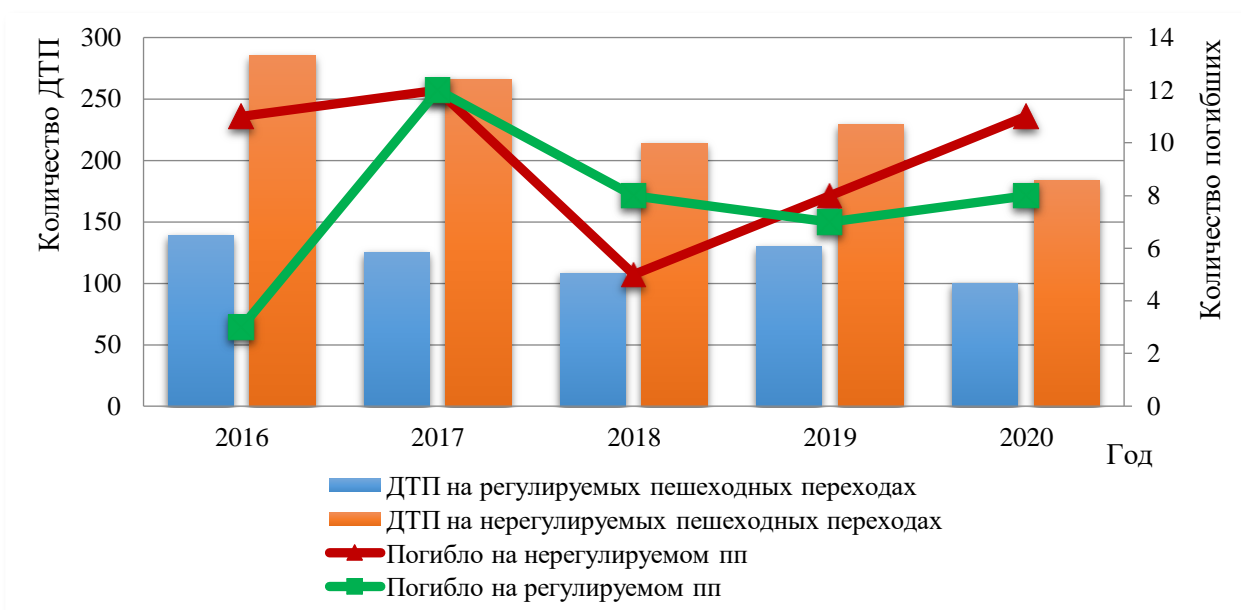


Рисунок 1.9 – Распределение количества ДТП и погибших на регулируемых и нерегулируемых пешеходных переходах в Красноярском крае

Из рисунка 1.9 можно сделать вывод, что количество ДТП на нерегулируемых и регулируемых пешеходных переходах не имеет четкой тенденции к снижению, например количество ДТП на нерегулируемых пешеходных переходах снижалось в течении 2016-2018 годов, но в 2019 число ДТП выросло, по сравнению с предыдущим годом. То же можно сказать и о показателях смертности.

Далее рассмотрим показатели аварийности с участием пешеходов в г. Красноярске за 2016-2020 годы. Данные представлены в таблице 1.11.

Таблица 1.11 – Количество ДТП с участием пешеходов в г. Красноярске

Год	Количество ДТП	Погибло	Ранено	Тяжесть последствий ДТП, %
2016	675	31	677	4,6
2017	578	36	564	6,4
2018	518	23	518	4,4
2019	524	21	519	4,0
2020	415	29	403	7,2

Из данной таблицы видно, что существует тенденция к уменьшению ДТП с участием пешеходов на УДС г. Красноярска.

Для наглядности, данные из таблицы 1.11 показаны в форме диаграммы, которая представлена на рисунке 1.10.

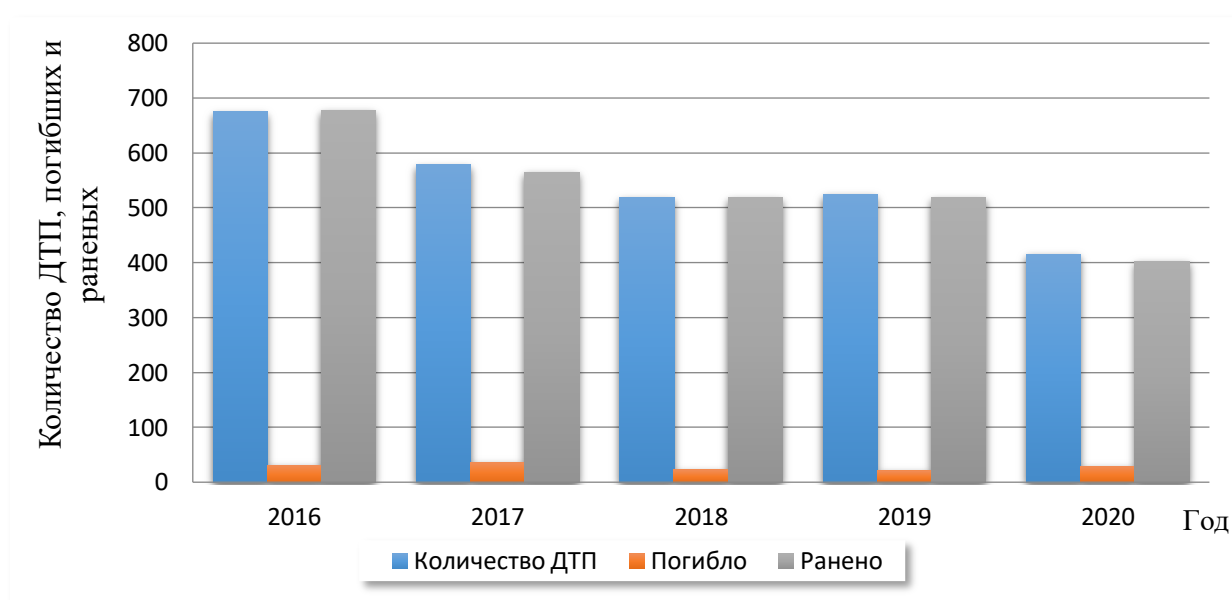


Рисунок 1.10 – Распределение количества ДТП, погибших и раненых с участием пешеходов по г. Красноярску

Рассмотрим тяжесть последствий ДТП с участием пешеходов на УДС г. Красноярска. График с данным показателем представлен на рисунке 1.11.

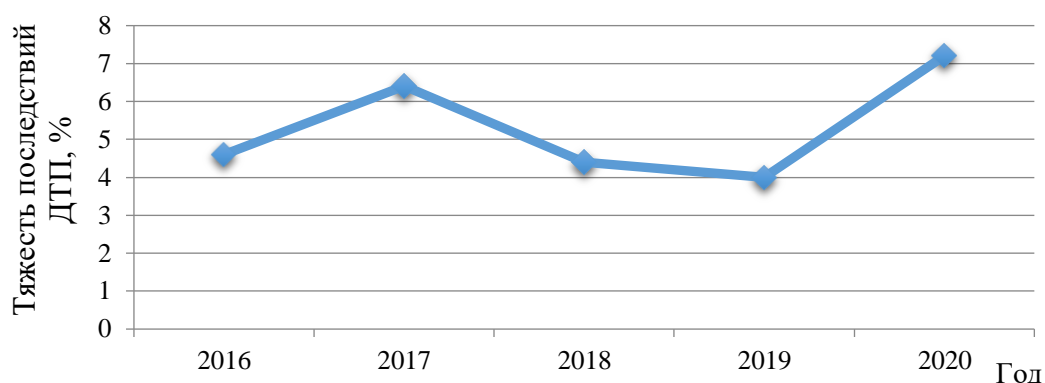


Рисунок 1.11 – Тяжесть последствий ДТП с участием пешеходов в г. Красноярске

Результаты данных закономерностей распределения количества ДТП и тяжести их последствий показывают, что необходима комплексная работа по повышению обеспечения безопасности движения пешеходов. Одной из самых незащищенных категорий пешеходов являются дети, рассмотрим аварийность в Красноярском крае и г. Красноярске с участием детей.

1.2.2 Статистика по детскому травматизму на УДС г. Красноярска

Стратегия БДД, утвержденная Правительством РФ до 2024 года, сформулировала основные направления деятельности органов исполнительной власти по предупреждению дорожно-транспортного травматизма и стремлению к «нулевой» смертности на дорогах.

Учитывая, что дети являются одной из самых незащищенных категорий участников ДД, профилактика ДТП с их участием, совершенствование обучения несовершеннолетних основам ПДД и привития им безопасных навыков поведения на дорогах, обозначены как одни из приоритетных задач национальных и федеральных проектов в сфере БДД.

По данным ГИБДД в 2020 году произошло 316 ДТП с участием несовершеннолетних в возрасте до 16 лет (9,6 % от общего количества ДТП в регионе), в которых погибли 15 детей (4,1 % от общего числа погибших в

ДТП) и 342 ребенка ранены (8,4 % от общего числа раненых в ДТП). С участием детей происходило каждое 10 происшествие от общего числа ДТП в регионе. Распределение количества ДТП и число погибших детей и подростков в возрасте до 16 лет за 2004-2020 гг показано на рисунке 1.12.



Рисунок 1.12 – Распределение количества ДТП и погибших детей в возрасте до 16 лет за 2004-2020 гг в Красноярском крае

Комплексные меры профилактики ДДТТ позволили Красноярскому краю выполнить показатели целевой федеральной программы «Повышение БДД в 2013-2020 годах» и не допустить превышения установленного критического показателя смертности.



Рисунок 1.13 – Динамика сокращения числа погибших детей

На фоне субъектов РФ Красноярский край на 2020 год по количеству ДТП с участием детей и подростков до 16 лет находится на 17 месте (на

первом месте Краснодарский край - 792 ДТП, на втором г. Москва - 601 ДТП, на третьем Нижегородская область - 539 ДТП).

По количеству погибших Красноярский край занимает пятое место наряду с Ленинградской и Ростовской областями (на первом месте Краснодарский край - 22 погибших, второе место занимает Волгоградская область – 19 погибших, третья Самарская область и Республика Дагестан - 17 погибших).

Среди субъектов СФО Красноярский край по количеству ДТП и по количеству раненых детей занимает 4-е место (на первом месте Иркутская область - 394 ДТП; на втором Алтайский край - 361 ДТП; на третьем месте Кемеровская область - 334 ДТП), а по количеству погибших на 1 месте (на втором месте с показателем в 13 погибших – Новосибирская область, на третьем месте Кемеровская область - 11 погибших). Диаграмма распределения количества ДТП с участием детей в некоторых субъектах СФО представлена на рисунке 1.14.

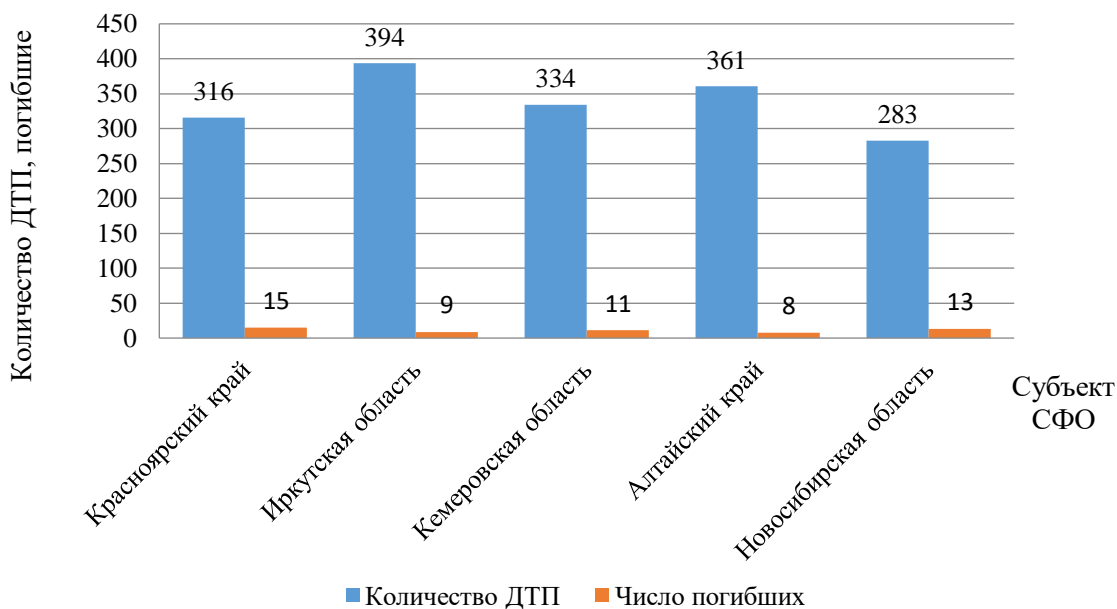


Рисунок 1.14– Распределение количества ДТП в некоторых субъектах СФО

Эпидемиологическая ситуация в 2020 году в регионе внесла коррективы в процентное распределение категорий участников ДТП до 16 лет. Во многом это связано с ограничительными мерами по посещению образовательных организаций. Это привело к значительному снижению числа ДТП с пешими участниками движения. С участием детей-пешеходов в возрасте до 16 лет в 2020 году произошло 130 ДТП. На данную категорию приходится 26,7% погибших и 37,4% раненых в ДТП детей.

Дети-пассажиры стали участниками 149 ДТП. На эту категорию приходится 73,3% погибших и 50,9% раненых несовершеннолетних.

В 30 ДТП дети были травмированы при управлении велосипедами и в 9 происшествиях при управлении механическими транспортными средствами.

Распределение ДТП с пострадавшими детьми по категориям участников в возрасте до 16 лет за 2020 год представлено на рисунке 1.15.

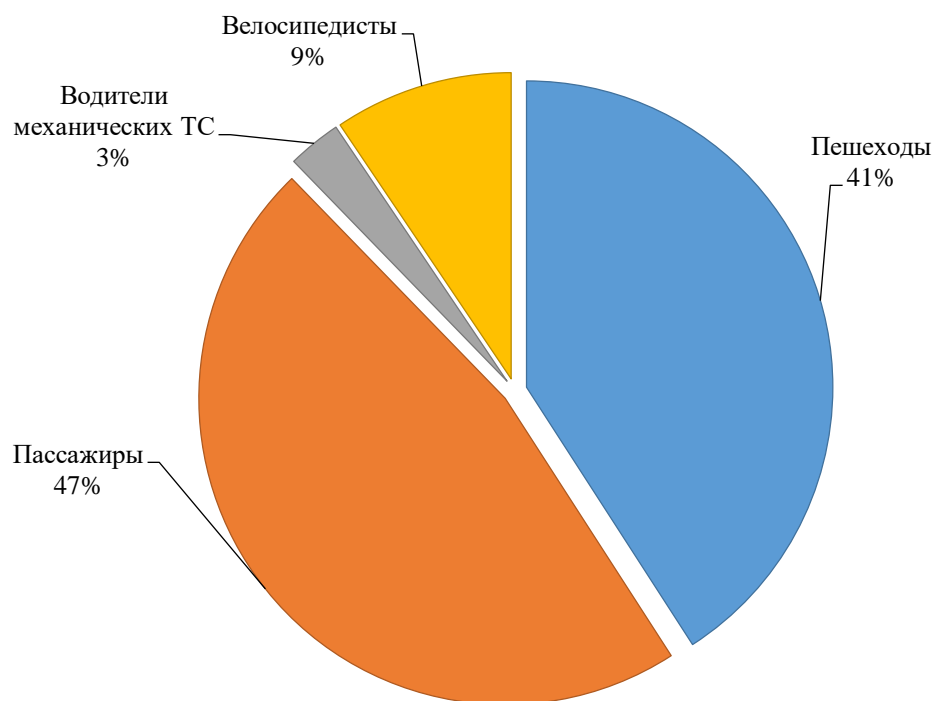


Рисунок 1.15 – Распределение ДТП с пострадавшими детьми по категориям участников в возрасте до 16 лет за 2020 год

Несмотря на общую качественную динамику по снижению аварийности с участием детей, в ряде территорий обслуживания ОВД по данным ГИБДД на 2020 год зарегистрирован рост числа происшествий с участием несовершеннолетних до 16 лет:

- Межмуниципальный отдел «Минусинский» 15 ДТП;
- «Курагинский» 9 ДТП;
- «Канский» 10 ДТП;
- «Ачинский» 20 ДТП;
- «Балахтинский» 9 ДТП;
- «Казачинский» 6 ДТП;
- «Емельяновский» 17 ДТП;
- Отдел МВД по г. Норильску 13 ДТП;
- Таймырский Долгано-Ненецкий район 4 ДТП;
- «Козульский» 2 ДТП.

Анализ происшествий показывает, что большая часть происшествий происходит с детьми 13-15 лет (93 ДТП, 7 погибших, 91 травмирован), что позволяет точно расставить приоритеты в профилактической работе с данной категорией несовершеннолетних.

Второй группой риска считаются дети с 7 до 9 лет (86 ДТП, 3 погибших, 83 травмированы), которые начинают самостоятельно передвигаться по маршруту из дома в школу и обратно, а также отправляются на прогулку без сопровождения взрослых, не имея при этом достаточных навыков безопасного поведения в улично-дорожной среде.

В результате собственной неосторожности несовершеннолетних в 83 ДТП травмы получил 81 ребенок и 2 погибли.

Этот показатель напрямую связан с нарушениями ПДД, которые допускают несовершеннолетние. В 2020 году сотрудниками ГИБДД составлено 3943 рапорта по нарушениям ПДД несовершеннолетними до 16 лет (пешеходы, пассажиры, водители). Из них 2870 (72,8% от общего числа по краю) нарушений пресечено в г. Красноярске.

Анализируя возрастные характеристики несовершеннолетних, нарушивших ПДД в краевом центре, можно сделать вывод, что к группе риска относятся дети 10-13 лет, которые характеризуются стойкими проявлениями «переходного возраста», психофизиологическими изменениями личности и импульсивностью поведения.

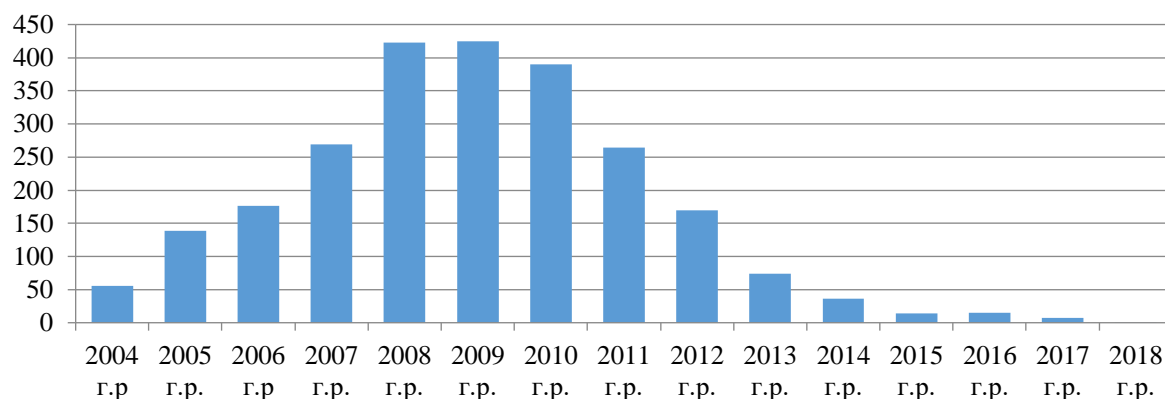


Рисунок 1.16 - Распределение по возрасту детей, нарушивших ПДД в г. Красноярске

Работа с данными показателями позволяет сотрудникам ГИБДД выстраивать более качественную и точечную коммуникацию по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма с образовательными организациями.

На детей-пассажиров в ДТП приходится 47,2% ДТП. Зарегистрировано 149 ДТП, в них получили травмы 174 ребенка, 11 детей погибли. В возрасте до 12 лет зарегистрировано 107 ДТП. В 35 ДТП дети перевозились без детских удерживающих устройств, в них пострадали 39 несовершеннолетних, 3 детей погибли.

Рост ДТП с детьми-пассажирами до 16 лет наблюдается на территории обслуживания 14 районов края: МО «Емельяновский» - 14 ДТП, «Ачинский» - 10 ДТП, «Минусинский» - 9 ДТП, «Канский» - 8 ДТП, «Балахтинский» - 6 ДТП, «Енисейский» - 5 ДТП, «Курагинский» - 4 ДТП, «Назаровский» - 4

ДТП, «Боготольский» - 2 ДТП, «Казачинский» - 2 ДТП, ОМВД по Ужурскому району - 5 ДТП, по г. Норильску - 5 ДТП, по Козульскому району - 2 ДТП, Северо-Енисейскому району - 1 ДТП.

Анализ ДТП с участием детей-пассажигов до 12 лет показал, что, зачастую, водители, используя детскую удерживающую систему, не используют ремень безопасности для фиксации самого устройства в автомобиле или применяют его с нарушением инструкции.

Если рассматривать категорию детей от 12 до 17 лет, которым согласно ПДД уже не требуется специальное детское удерживающее устройство, так как они должны быть в обязательном порядке пристегнуты во время движения штатными ремнями безопасности (при их наличии в конструкции ТС), то проблема неиспользования ремней стоит не менее остро. В 2020 году 92 подростка 12-17 лет пострадали в ДТП в качестве пассажиров транспортных средств, из них 7 человек погибли (48% от общего количества детей-пассажигов, пострадавших в ДТП). При этом 35,5% детей данной возрастной категории, попавших в ДТП, не были пристегнуты ремнями безопасности.

На детей-пешеходов приходится 41,1% от общего числа ДТП с детьми до 16 лет. Количество наездов на пешеходов участников ДД на 2020 год по сравнению с 2019 годом снизилось на 26,1%, число раненых в них детей сократилось на 24,7%, 4 ребенка погибли.

Больше половины таких ДТП (73 из 130 ДТП) приходится на г. Красноярск. Причем в 36 случаях дети были в сопровождении взрослых или законных представителей, которые не осуществляли за ними должный контроль, а в отдельных случаях даже сами спровоцировали совершение правонарушения.

Дети подросткового возраста входят в зону риска: трое из четырех погибших пешеходов - 13-летние школьники. Кроме того, если детально рассматривать эти трагические происшествия, то все они произошли на пешеходных переходах (или в непосредственной близости) – местах, где они

традиционно ошибочно чувствуют себя более защищено, уверены в своем приоритете и теряют бдительность.

Сопутствующей причиной ДТП с участием пешеходов стало игнорирование использования СВЭ, при условии, что каждое третье ДТП происходило в темное и сумеречное время суток (40 ДТП) и только в 11 ДТП дети имели СВЭ.

По итогам 2020 года на территории края с участием детей-велосипедов в возрасте до 16 лет произошло 30 ДТП, 30 детей пострадали.

В 73 % дети-велосипедисты сами стали виновниками в происшествиях. С начала года сотрудниками ГИБДД пресечено 758 нарушений ПДД несовершеннолетними-велосипедистами до 16 лет. Из них 551 факт зарегистрирован в г. Красноярске (72,7% от общего числа детей-велосипедистов нарушителей до 16 лет).

Подавляющее число случаев происходит на дворовых территориях, при выезде с прилегающих территорий и на пешеходных переходах (при этом практически все дети пересекали проезжую часть дороги не спешившись).

Профилактика ДДТТ – проблема и задача для всего общества. Обучением детей правильному поведению на дорогах необходимо заниматься с раннего возраста.

Недостаточный уровень обучения детей правилам БДД приводит к большому количеству ДТП с участием детей, которые вырастая и становясь водителями, также совершают ДТП. Такой уровень обучения вызван отсутствием необходимых учебников и учебных пособий, методических материалов для учителей образовательных и дошкольных учреждений, многие из которых имеют недостаточную или вообще не имеют специальную подготовку для обучения по предмету обеспечения безопасного движения. Но в большей степени ответственность за обучение детей ПДД лежит на родителях, поскольку семья должна осознанно прививать основные навыки безопасного поведения детей на улице, в автомобилях и в общественном транспорте.

Несмотря на положительную динамику, полученную в результате анализа существующего состояния аварийности ДД, необходимо стремиться к его «нулевым» показателям. Для этого необходима сложная работа органов Государственной власти, различных Министерств, некоммерческих организаций, волонтерских организаций и самого населения.

Рассмотрим значительное звено в данной цепочке – отделение по пропаганде БДД Отдела ГИБДД МУ МВД России, которые занимаются воспитанием и обучением детей правилам безопасного поведения на дорогах.

1.3 Структура управления ГИБДД в системе МВД РФ

Организационная структура ГИБДД представляет собой сложную совокупность различных управлений и центров, которые созданы для осуществления руководства деятельностью ГИБДД в субъектах РФ. В систему управления ГИБДД МВД РФ входят:

- Главное управление по обеспечению БДД. Оно занимается разработкой основных направлений государственной политики в области обеспечения БДД;

- Центр специального назначения в области обеспечения БДД. Данный центр является ответственным за организацию и предоставление беспрепятственного, а также безопасного проезда автомобилей специального назначения во взаимодействии с федеральными органами государственной охраны, органами ФСБ и другими государственными органами обеспечения безопасности, подразделениями системы МВД РФ;

- Научно-исследовательский центр учреждения ГАИ. Центр создает, проводит и курирует научные исследования по существующим проблемам в деятельности ГИБДД в области обеспечения БДД и борьбы с преступностью;

- Органы управления ГАИ по субъектам РФ. Они созданы для осуществления руководства деятельностью органов ГИБДД в районах, городах и прочих муниципальных образованиях;

- Подразделения ГАИ управлений, отделов МВД РФ по закрытым административно – территориальным образованиям, а также на комплексе «Байконур».

Подразделения Госавтоинспекции на федеральном уровне является органом управления Госавтоинспекции.

Руководитель подразделения Госавтоинспекции на федеральном уровне является по должности главным государственным инспектором безопасности дорожного движения Российской Федерации, а его заместители — заместителями главного государственного инспектора безопасности дорожного движения Российской Федерации.

Штатная численность сотрудников, а также структура подразделений Госавтоинспекции, в частности ГУОБДД, ЦСН МВД России и научно-исследовательских учреждений, утверждаются министром внутренних дел РФ по представлению руководителя подразделения Госавтоинспекции на федеральном уровне.

Структура и штатная численность подразделений Госавтоинспекции на районном уровне утверждаются руководителями территориальных органов МВД России по субъектам Российской Федерации в соответствии с утвержденными министром внутренних дел РФ типовой структурой и типовым штатным расписанием территориальных органов МВД России.

В соответствии с нормативно-правовыми актами МВД России в структуру ГИБДД входят данные подразделения:

- пропаганды безопасности дорожного движения;
- технического надзора;
- организационно-аналитические;
- организации деятельности ДПС;
- дорожные инспекции и организации движения;

- организация розыска транспортных средств;
- по исполнению административного законодательства;
- регистрационной и экзаменационной работы;
- лицензионно-разрешительной работы.

Схема структуры ГИБДД в системе МВД РФ представлена на рисунке 1.17.

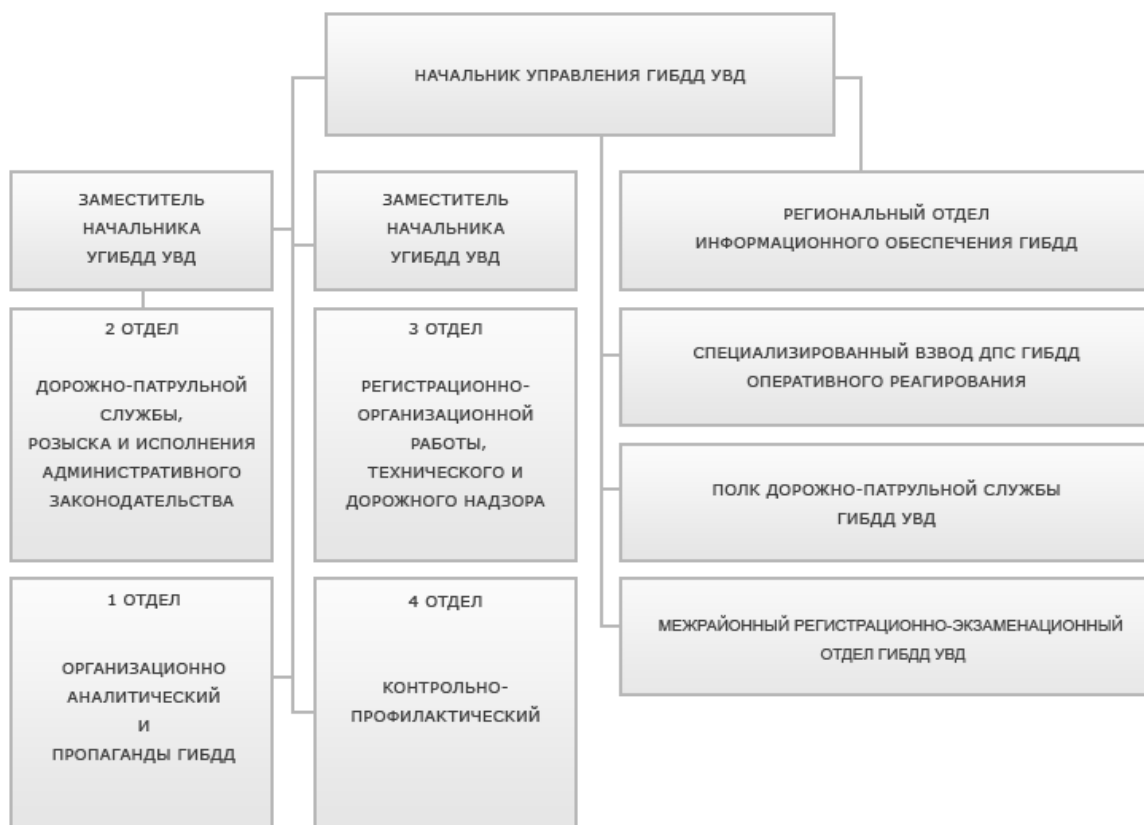


Рисунок 1.17 – Схема структуры ГИБДД

Рассмотрим правовые и организационные основы деятельности отделения по пропаганде БДД Отдела ГИБДД (ОП БДД ОГИБДД).

1.4 Правовые и организационные основы деятельности ОП БДД ОГИБДД

При осуществлении деятельности по пропаганде ГИБДД в своей деятельности полагается на:

- Конституцию Российской Федерации;
- Федеральные конституционные законы;
- Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. №3-ФЗ «О полиции»;
- Наставлением, утвержденным приказом МВД РФ от 29 декабря 2018 г. № 903;
- Федеральным законом от 10 декабря 1995 г. №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»;
- КоАП РФ;
- другими ФЗ, указами и распоряжениями Президента РФ;
- постановлениями и распоряжениями Правительства РФ;
- нормативными правовыми актами МВД, других федеральных органов исполнительной власти, нормативными правовыми актами субъектов РФ.

В целях реализации требований по разъяснению законодательства Российской Федерации о БДД, а также в целях совершенствования деятельности ГИБДД МВД РФ направленной на предупреждение ДТП и снижению тяжести их последствий приказом МВД РФ от 29 декабря 2018 года № 903 «Об организации работы государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ по пропаганде безопасности дорожного движения» определен:

- порядок организации деятельности ГИБДД МВД РФ по пропаганде БДД;
- основные направления деятельности по пропаганде;
- формы и методы осуществления деятельности по пропаганде;
- особенности деятельности подразделений пропаганды Госавтоинспекции;

- цели и задачи, стоящие перед Госавтоинспекцией в области социально-профилактической и воспитательно-пропагандистской деятельности по укреплению дисциплины участников дорожного движения;

- предупреждению ДТП и снижения тяжести их последствий.

Субъектами пропаганды являются:

- подразделения Госавтоинспекции (ГИБДД);

- средства массовой информации (СМИ);

- автотранспортные предприятия, общественные объединения, деятельность которых связана с ДД;

- дошкольные, школьные и иные образовательные учреждения.

Целью пропаганды БДД является повышение у участников ДД уровня правосознания и правовой культуры в области ДД.

Задачами пропаганды БДД являются:

- проведение мероприятий, направленных на профилактику ДТП и снижение тяжести их последствий, в том числе ДДТТ;

- информационно-пропагандистское сопровождение деятельности Госавтоинспекции;

- разъяснение законодательных и иных нормативных правовых актов РФ, субъектов РФ в области БДД, целей и задач деятельности Госавтоинспекции;

- распространение правовых и технических знаний по тематике обеспечения БДД для предупреждения ДТП и правонарушений, повышения уровня ответственности граждан за свои действия в процессе участия в дорожном движении;

- формирование положительного имиджа полиции, в том числе Госавтоинспекции, и укрепление доверия населения к ее деятельности, а также привлечение внимания населения к проблемам обеспечения БДД;

- предупреждение нарушений органами государственной власти, органами местного самоуправления, юридическими и физическими лицами

обязательных требований законодательства и иных нормативных правовых актов РФ, субъектов РФ в области БДД;

- информирование участников ДД по тематике обеспечения БДД, в том числе о состоянии аварийности, причинах возникновения ДТП в рамках своей компетенции, изменениях в организации дорожного движения, а также по иным актуальным вопросам обеспечения БДД;

- выработка наиболее эффективных форм пропаганды БДД и организация их применения;

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

Пропагандистская деятельность, прежде всего, управленческая деятельность, в результате которой создаются благоприятные условия для двухстороннего общения сотрудников ГИБДД с населением, участниками ДД, гражданами, организациями, государственными органами и позитивное отношение к деятельности ГИБДД.

Вся информация, которая передается населению, в первую очередь должна быть направлена на формирование положительного отношения к деятельности ГИБДД и носить достоверный характер.

Психологическое действие работы происходит с учетом особенностей различных групп участников ДД и возрастных особенностей. Данное воздействие должно быть основано на предварительном изучении этих особенностей, с подбором соответствующих средств коммуникации.

Профилактическая работа, базируется на анализе аварийности и включает в себя деятельность по организации БДД, усовершенствование и использование средств активной и пассивной безопасности. В данном вопросе важно, чтобы у участников дорожного движения были сформированы прочные знания ПДД и навыки безопасного поведения.

Выполнение задач и функций пропаганды в подразделениях ГИБДД лежит на инспекторе по пропаганде БДД.

1.5 Направления и принципы деятельности ОП БДД ОГИБДД

Деятельность подразделений Госавтоинспекции по пропаганде БДД включает в себя организацию и проведение совместно с представителями заинтересованных федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, общественными организациями и объединениями, образовательными организациями, СМИ, экспертным сообществом и заинтересованными лицами информационно-пропагандистских мероприятий в отношении различных категорий участников дорожного движения, а также социально-возрастных групп населения (детей, молодежи, людей среднего и пожилого возраста).

При организации проведения информационно-пропагандистских мероприятий основное внимание уделяется: планированию мероприятий на основе анализа аварийности, информированию населения о целях и задачах мероприятий, ходе и результатах их проведения.

Деятельность Госавтоинспекции по пропаганде БДД включает в себя: взаимодействие подразделений Госавтоинспекции со СМИ и профилактику ДДТТ.

Взаимодействие со СМИ по тематике обеспечения БДД осуществляется в соответствии с установленным порядком информационного сопровождения деятельности МВД России по следующим направлениям:

- изучение материалов, размещенных в СМИ и на информационных ресурсах в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет", по тематике обеспечения БДД;

- своевременное выявление и доклад руководству подразделения Госавтоинспекции, а также в подразделение информации и общественных связей (ответственному по взаимодействию со СМИ) о критических выступлениях и материалах, содержащих недостоверную информацию о деятельности Госавтоинспекции, для дальнейшего принятия соответствующих мер реагирования;

- выражение в СМИ официальной позиции руководства Госавтоинспекции и распространение информации о деятельности Госавтоинспекции, направленной на обеспечение БДД;

- организация официальных выступлений руководства Госавтоинспекции в СМИ по вопросам, относящимся к компетенции Госавтоинспекции;

- подготовка информационных материалов для СМИ о наиболее актуальных проблемных вопросах в области обеспечения БДД;

- привлечение представителей СМИ и иных заинтересованных лиц (блогеров) для осуществления информационного сопровождения мероприятий по обеспечению БДД;

- освещение в СМИ и в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет" деятельности Госавтоинспекции по предупреждению ДТП, проведению профилактических мероприятий, в том числе с несовершеннолетними, положительных результатов работы, проявлений героизма и самоотверженности сотрудниками Госавтоинспекции и гражданами в области БДД;

- взаимодействие с редакциями СМИ, творческими объединениями и иными заинтересованными лицами (блогерами), оказание им необходимой помощи в подготовке материалов по тематике профилактики аварийности и правонарушений, разъяснению законодательных и иных нормативных правовых актов РФ в области ДД;

- организация и проведение для представителей СМИ рабочих встреч, прессконференций, пресс-туров, брифингов, "круглых столов", "прямых

линий" и других прессмероприятий с участием руководства ГИБДД по наиболее актуальным вопросам деятельности;

- организация и проведение тематических конкурсов публикаций, телевизионных и радиопередач по БДД и деятельности Госавтоинспекции, вышедших в СМИ и размещенных в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет", фотовыставок;

- организация работы с представителями СМИ на местах ДТП в соответствии с ведомственными правовыми актами;

- поддержание в актуальном состоянии тематических рубрик, региональных страниц интернет-сайта Госавтоинспекции в составе аппаратно-программного комплекса "Официальный интернет-сайт МВД России" и иных интернет-ресурсов, администрируемых ГУОБДД МВД России, в том числе и ведомственных аккаунтов в социальных сетях.

Деятельность Госавтоинспекции по пропаганде осуществляется в соответствии со следующими принципами: научности, оперативности, конкретности, наступательности, общедоступности.

Научность пропаганды выражается в использовании достижений науки в деятельности Госавтоинспекции по обеспечению БДД, повышению информированности и культуры участников ДД.

Оперативность пропаганды заключается в своевременности реагирования на изменение обстановки по обеспечению БДД.

Конкретность пропаганды выражает связь теории с практикой, нацеленность пропаганды на практические действия.

Наступательный характер пропаганды проявляется в формировании отрицательного общественного мнения к нарушителям ПДД.

Под общедоступностью пропаганды БДД понимается доходчивость донесения информации по вопросам обеспечения БДД до всех категорий участников ДД. [5]

1.6 Требования к профессиональным качествам сотрудников ОП БДД ОГИБДД

По словам самих работников отделения по пропаганде, пропагандист – это психолог, медик, учитель, корреспондент, журналист, режиссер, оператор, монтажёр, сценарист, родитель, судья, актёр. Таким образом, работа сотрудника масштабна и сложна. Исходя из сложности задач, возложенных на инспектора по пропаганде БДД, к соответствующему сотруднику предъявляется ряд требований.

Деятельность пропагандиста, предполагает использование не только общих, но и специальных знаний, таких как: актуальное законодательство в сфере ПДД; правовое положение, структура и основные направления деятельности ГИБДД; задачи и функции Госавтоинспекции; система обеспечения БДД. Данные вопросы могут быть заданы сотруднику в процессе общения с аудиторией, журналистами.

Для сотрудника ОП БДД ГИБДД важно обладать навыками общения, уметь поддерживать контакты с различными категориями граждан. На основе положительного опыта общения должностных лиц ГИБДД с участниками дорожно-транспортной инфраструктуры возможно формирование положительного и доверительного отношения в целом к службе ГИБДД и её руководству.

В результате анализа деятельности отделения пропаганды, пришли к выводу, что приоритетным образованием для сотрудников является педагогическое образование. Так как основное направление работы отделения, согласно Приказу МВД РФ от 29 декабря 2018 г. №903, заключается в профилактике ДДТТ, то сотруднику необходимы специальные знания в области психологии детей, их воспитания. Помимо этого педагогическое образование может охватывать и развивать и навыки общения с взрослыми людьми, терпение, тактичность.

Личностные особенности самого инспектора по пропаганде БДД также оказывают влияние на его профессиональную пригодность. В ходе общения с участниками ДД сотруднику необходимо расположить к себе собеседника, своим поведением вызвать симпатию и уважение граждан. Также для сотрудника является важным умение пользоваться современными компьютерными технологиями, выполнять отдельные виды журналистской работы, осуществлять деловое общение, анализировать данные социологических опросов и многое другое.

Исходя из Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации от 2 декабря 2003 года №30 численность инспекторов по пропаганде БДД подразделений ГИБДД управлений (отделов, отделений) внутренних дел районов, городов, районов в городах или иных муниципальных образований должна составлять 1 единицу на 100 тыс.чел., но не менее одного инспектора в каждом горрайоргane. [8]

Отделение пропаганды БДД по городу Красноярску имеет 8 сотрудников, Красноярский край насчитывает 27 инспекторов по пропаганде БДД.

1.7 Техническое обеспечение отделения по пропаганде БДД Отдела ГИБДД

Координация работы подразделений пропаганды возлагается на руководителей подразделений Госавтоинспекции соответствующего уровня. Материально-техническое обеспечение подразделений пропаганды осуществляется в соответствии с нормативными правовыми актами Российской Федерации, нормативными правовыми актами МВД России.

Финансирование мероприятий по пропаганде безопасности дорожного движения производится за счет ассигнований федерального и местного бюджетов, иных внебюджетных источников.[5]

Техническое обеспечение ОП БДД ОГИБДД состоит из:

- оборудования и установки баннеров, фотовитрин, панно, щитов, световых плакатов и реклам, окон БДД на улицах;

- установки на аварийно-опасных участках дорог щитов с информацией о количестве погибших и травмированных, причинах аварийности на данном участке;

- создания печатной продукции: брошюр, плакатов, листовок, памяток и прочего;

- выпуска товаров народного потребления с рекомендациями по обеспечению БДД и символикой ГИБДД (пакеты, ручки, карандаши, часы, вазы и т. д.);

- привлечения работников ГИБДД к консультациям и рецензированию изданий по вопросам БДД.

С помощью технических средств в деятельности сотрудников ОП БДД ОГИБДД осуществляется необходимое условие - наглядность ее использования с целью привлечения внимания к вопросам БДД.

Инспекторами по пропаганде регулярно ведется разработка брошюр, памяток и прочего раздаточного материала, который содержит полезную информацию о безопасности дорожного движения. Памятки рассылаются по школам, детским садам и прочим образовательным организациям, размещаются на информационных стендах во дворах, подъездах. В 2021 году сотрудники отделения пропаганды БДД по городу Красноярску подготовили новые полезные памятки для будущих мам и молодых родителей, которые разместили в родильных домах и женских консультациях г. Красноярска. Также сотрудники ГИБДД оснастили памятками пункты проката колесного инвентаря.

1.8 Формы осуществления деятельности ОП БДД ОГИБДД

Осуществление деятельности ОП БДД ОГИБДД происходит в следующих формах:

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

- организация и проведение совещаний, семинаров, занятий, а также подготовка методических материалов по пропаганде БДД для руководителей и сотрудников подразделений Госавтоинспекции. [5]

1.9 Межведомственное взаимодействие ОП БДД ОГИБДД «Красноярское»

Подразделения Госавтоинспекции решают стоящие перед ними задачи по пропаганде во взаимодействии с другими подразделениями органов внутренних дел, федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов РФ, органами местного самоуправления, образовательными учреждениями и организациями, общественными объединениями, СМИ. [5]

В 2020 году педагоги со всего Красноярского края участвовали в конкурсе «Лучший педагог по ПДД», организованный по инициативе ГИБДД совместно с Красноярским краевым институтом повышения квалификации и Красноярским краевым Дворцом пионеров. 611 педагогов представляли на конкурс свои разработки и методики по преподаванию основ безопасного поведения в дорожной среде детям разных возрастных категорий.

С 2020 года в Красноярске продолжается реализация Федерального проекта «Детство без опасности» совместно с Красноярским краевым центром охраны материнства и детства. В рамках проекта будущие мамы проходят тренинги по правилам перевозки самых маленьких пассажиров – детей грудного возраста. В 2020 году было проведено 43 тренинга.

В рамках межведомственного взаимодействия в течение 2020 года сотрудники ГИБДД принимали участие во Всероссийской акции аппарата Уполномоченного по правам ребенка - «Безопасность детства». По всему Красноярскому краю 10-го числа каждого месяца проходили профилактические мероприятия под названием «Единый день безопасности», которые были направлены на предупреждение чрезвычайных происшествий

с участием несовершеннолетних по линии БДД. За 2020 года в «Единый день безопасности» было проведено более 100 мероприятий.

В Красноярском краевом Дворце пионеров с 2008 года действует лаборатория «Центр безопасности дорожного движения». Проект «Лаборатория безопасности», реализуется в исполнении поручений Президента Российской Федерации.

Основные направления деятельности лаборатории:

- разработка и реализация дополнительных общеразвивающих программ, формирующих навыки безопасного поведения на дорогах;
- осуществление методической помощи педагогическим работникам, организующим деятельность по профилактике ДДТТ;
- организация и проведение краевых образовательных мероприятий и социальных акций по БДД;
- координация деятельности отрядов юных инспекторов движения Красноярского края.

Реализуется федеральный проект по открытию специализированных центров по профилактике ДДТТ (автогородков) в результате взаимодействия ГИБДД МВД РФ, Российского союза автостраховщиков при поддержке экспертного центра «Движение без опасности», Министерства образования и науки РФ и Министерства транспорта РФ.

В рамках проекта создана «Лаборатория безопасности», которая представляет собой микроавтобус «ФОРД», оснащенный специализированным оборудованием и предметами для моделирования дорожных ситуаций и обучения моделям поведения на дорогах в условиях, максимально приближенных к реальным. К оборудованию относятся стационарные светофоры, кукла-манекен, детское автокресло, конусы, макеты автобуса, дорожных знаков и т.д.

Мероприятия по профилактике ДДТТ с детьми младшего школьного возраста проводятся в школах г. Красноярска и близлежащих территориях (г.

Сосновоборск, г. Зеленогорск, г. Дивногорск, Емельяновский район).
Фотографии с мероприятий представлены на рисунке 1.18.



Рисунок 1.18 – «Лаборатория безопасности»

Управление организации деятельности участковых уполномоченных полиции и подразделений по делам несовершеннолетних (УУПиПДН) и ОГИБДД сотрудничают для реализации комплекса мер по предотвращению опасного поведения среди несовершеннолетних, в том числе предупреждению ДТП по вине детей и подростков в возрасте до 16 лет. При взаимодействии с УУПиДН проводятся беседы в образовательных учреждениях.

Проблемные вопросы в сфере профилактики ДДТТ рассматриваются на заседаниях краевой Комиссии по БДД.

Для осуществления совместного плана мероприятий по профилактике ДДТТ Госавтоинспекцией края и Министерством образования Красноярского края с 2018 года проводится профилактическое мероприятие «Декада дорожной безопасности детей» (5 этапов), включающее в себя ряд профилактических мероприятий в период восстановления навыков

безопасного поведения на улицах и дорогах у детей и подростков в преддверии и в период школьных каникул.



Рисунок 1.19 - Сотрудники ГИБДД, «родительский патруль» и участники отряда «ЮИД» школы №152 на прямом эфире «ТВК» в рамках мероприятия «Декада дорожной безопасности детей»

В г. Красноярске был реализован федеральный проект «Повод для обгона», организованный ГИБДД совместно с Российским Союзом Автостраховщиков (при информационной поддержке экспертного центра «Движение без опасности»). Проект направлен на снижение количества ДТП и жертв среди участников ДД осуществляющих обгон, в том числе среди водителей и пассажиров всех возрастов.

В июле 2018 года в рамках Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах на территории Минусинского района прошла информационно-пропагандистская кампания «Навстречу безопасности». Кампания нацелена на повышение уровня знаний участников дорожного движения, мотивацию людей к изучению правил дорожного движения и ответственному отношению к безопасности на дорогах.

В Красноярске проходила федеральная Кампания «Академия безопасного вождения Ford» на гоночной трассе «Красное кольцо». Цель тренингов заключалась в теоретическом разборе и проведении практических занятий, на которых начинающих водителей учили правилам поведения в случае возникновения аварийной ситуации, экстренному торможению, управлению скоростными режимами, контролю пространства вокруг автомобиля и выбору оптимальной дистанции. Отдельный блок по безопасной перевозке детей – тренеры рассказывали, как правильно и безопасно перевозить детей разного возраста в автомобиле. Все оставили только положительные отзывы о Кампании в социальных сетях.

Два раза в год на базе Красноярского института повышения квалификации проходит краевой семинар-практикум с участием сотрудников ГИБДД и педагогов территориальных органов образования. Подобные мероприятия направлены на повышение уровня знаний педагогов, отвечающих за обучение детей правилам дорожного движения. На последнем занятии присутствовало около 200 специалистов образования с разных территориальных образований.

Сотрудники Управления ГИБДД проводят выездные семинары в районах Красноярского края, в ходе которых происходят встречи с руководителями крупных автопредприятий осуществляющих пассажирские перевозки. На встречах рассматриваются изменения законодательства, а также вопросы безопасности организованных перевозок групп детей, и ответственность за нарушения в данной сфере. Аналогичные встречи на регулярной основе проводятся руководителями территориальных подразделений ГИБДД.

ОП БДД ОГИБДД «Красноярское» в 2017 году, впервые в РФ, презентовали сервис по аренде детских удерживающих устройств. Целью создания сервиса является обеспечение правильной безопасной перевозки детей в автомобилях. Для этого каждый желающий может взять на безвозмездной основе детское автокресло. В настоящее время в

распоряжении пунктов проката находится около 40 детских удерживающих устройств (автолюльки, автокресла, бустеры). В настоящее время регионе функционирует 7 пунктов бесплатного проката.

В регионе создана общественная организация «Совет отцов Красноярского края», поддерживаемая Уполномоченным по правам ребенка в крае. Организация регулярно проводит совместные мероприятия при участии ГИБДД.

Мероприятия, в ходе которых происходит взаимодействие ГИБДД с различными организациями, считаются наиболее эффективными, так как в результате совместной работы появляется возможность задействовать большое количество людей, что в свою очередь повышает эффективность деятельности по предупреждению ДТГ.

1.10 Анализ деятельности и взаимодействия со СМИ ОП БДД ОГИБДД МУ МВД России «Красноярское»

Формирование положительного отношения населения к деятельности Госавтоинспекции – одна из основополагающих задач служб пропаганды в подразделениях ГИБДД. Основа успеха деятельности полиции заключается в доверии к ней со стороны граждан. Доверие формируется, в первую очередь, через публичное пространство. Для достижения этой цели необходимо следовать общим правилам работы со СМИ предусмотренными законодательными актами федерального значения и внутриведомственными нормативными документами, одним из которых является ФЗ РФ от 27.12.1991 года № 2124-1 (с дополнениями и изменениями от 09.02.2009 г.) «Закон о средствах массовой информации». [9]

Деятельность подразделений МВД России в социальных сетях строится в соответствии с требованиями п. 3 ст. 8 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции», предписывающими информирование граждан о деятельности полиции в сети Интернет. [4]

Основным нормативным правовым актом, определяющим порядок работы подразделений МВД России в сети Интернет, является приказ МВД России от 26 февраля 2018 г. № 109 «О порядке подготовки и размещения информации о деятельности Министерства внутренних дел Российской Федерации в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет». [10]

Отделение пропаганды Красноярского края имеет собственные страницы на в таких социальных сетях, как ВКонтакте и Инстаграм (рисунки 1.20-1.21). Также информация о работе орган ГИБДД по Красноярскому краю публикуется на официальном сайте (рисунок 1.22).

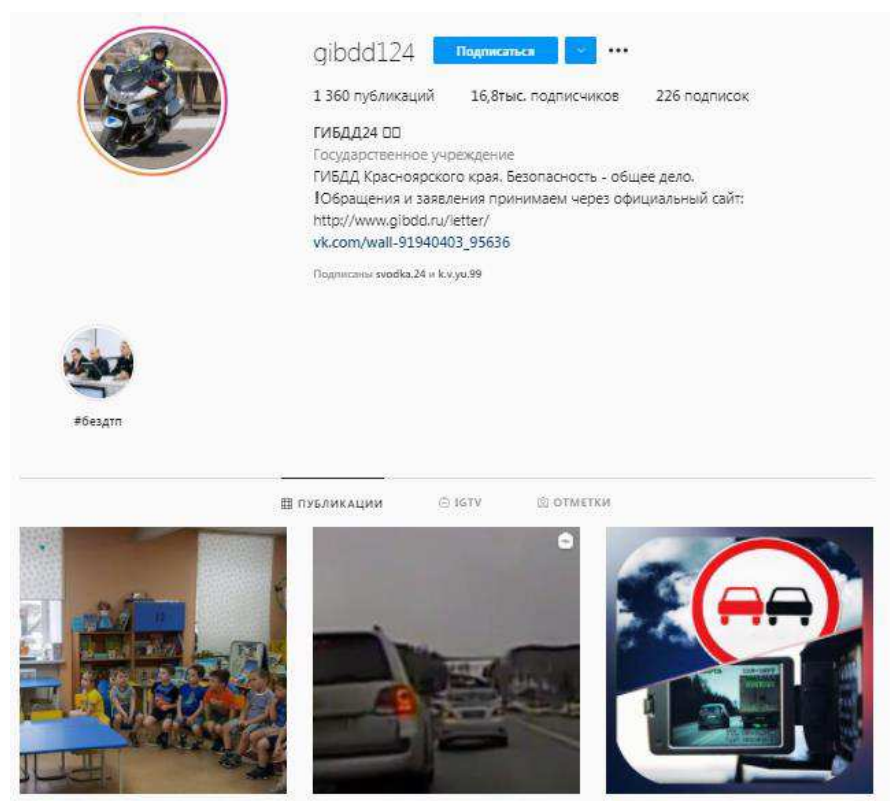


Рисунок 1.20 – Страница ГИБДД Красноярского края в социальной сети Инстаграмм

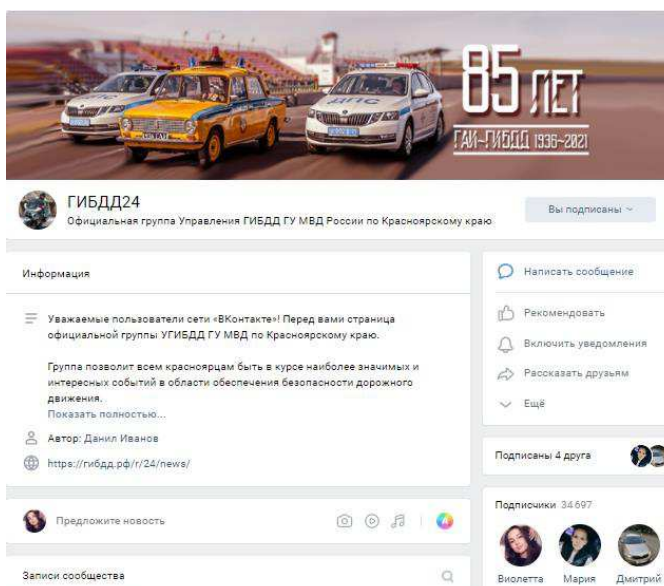


Рисунок 1.21 – Страница ГИБДД Красноярского края в социальной сети ВКонтakte



Рисунок 1.22 – Официальный сайт ГИБДД

Сотрудниками Госавтоинспекции Красноярского края на протяжении многих лет ведется системная работа со СМИ, интернет-сообществами, различными министерствами, ведомствами и общественными объединениями в вопросах совместного сотрудничества по профилактике

опасного поведения среди участников дорожного движения и, непосредственно, детей и подростков. В таблице 1.12 показано распределение количества материала по БДД подготовленного и опубликованного ОП БДД ГИБДД во взаимодействии со СМИ с 2016 по 2020 гг.

Таблица 1.12 - Распределение количества материала по БДД подготовленного и опубликованного ОП БДД ГИБДД во взаимодействии со СМИ с 2016 по 2020 гг.

Вид материала Год	2016	2017	2018	2019	2020
Всего материалов	13142	14496	15361	16059	18202
В печати	2222	2165	1919	1873	1868
На радио	1968	1926	1890	1765	1439
На телевидении	2362	2470	2508	2096	1738
В сети Интернет	6590	7935	4226	4540	13157

В декабре 2016 года широкий резонанс получил флешмоб Маникен-Челендж, организованный при поддержке общественности, студентов. По итогам в СМИ опубликовано более 35 материалов. Кроме того, в адрес УГИБДД поступило более 100 положительных отзывов от красноярцев. Материал продемонстрирован в федеральном выпуске новостей «Дежурная часть» на телеканале Россия. Кадр из видео представлен на рисунке 1.23.



Рисунок 1.23 – Кадр из видео-флешмоба «Маникен-Челендж»

В 2016 году сотрудниками ГИБДД была проведена акция «Дорога Добрых Дел», в рамках которой жителям края предлагается определить самый «добрый» поступок на дороге в 2016 году. Идея ГИБДД Красноярского края послужила основой для проведения Всероссийской акции «Дорога Добрых Дел». Данное мероприятие нацелено на взаимодействие органов ГИБДД с гражданами, а также на повышение авторитета сотрудников Госавтоинспекции.

Для представителей СМИ в 2017 году организовано 266 пресс-конференции, брифингов, «круглых столов», руководителями ОГИБДД проведено 1731 выступлений. В 2018 году проведено 238 подобных мероприятий. Руководители Госавтоинспекции выступили в СМИ 1388 раз.

К декабрю 2018 года создано 18 страниц, посвященных детской безопасности в социальных сетях. Среди наиболее посещаемых сообществ: «ГИБДД24», «Юные инспекторы движения - Назарово» в социальной сети «ВКонтакте».

За 2019 год сотрудники Госавтоинспекции провели 182 пресс-конференции, брифинги и «круглые столы», каждое мероприятие освещено в средствах массовой информации. Руководители Госавтоинспекции выступили в СМИ 1328 раз.

По итогам 2019 года создано 32 страницы, посвященные детской дорожной безопасности в социальных сетях.

Работа со СМИ и публикация материалов в сети Интернет на данный момент является наиболее эффективным способом взаимодействия с населением в вопросах пропаганды БДД. Учитывая это, ОП БДД ОГИБДД продолжает активно развиваться и придумывать новые способы внедрения информационных технологий в работу отделения по пропаганде БДД.

В 2020 году на территории края было организовано и проведено 926 информационно-пропагандистских акций, 162 просветительских мероприятия по БДД в местах массового нахождения граждан, 627 раз руководители Госавтоинспекции края выступили в СМИ.

Ежегодно на гоночной трассе "Красное кольцо" проводится первенство по автогонкам среди экипажей ДПС. На мероприятии размещаются детские площадки, бесплатная фотобудка, выставка ретро-техники, военно-полевая кухня, розыгрыш призов. Гонки проходят в честь образования службы ГАИ.

Сотрудники Госавтоинспекции участвуют в детском карнавальном шествии в честь Дня защиты детей.

С 28 сентября 2020 года Красноярский край стал одним из 15 регионов - участников Всероссийской социальной кампании «Внимание на дорогу», организованной Госавтоинспекцией МВД России. В рамках мероприятий кампании прошли масштабные тренинги и мастер-классы с участниками ДД, которые призваны были донести до них, что отвлечение внимания может стать фатальным фактором. Охват населения составил более 10000 человек. Состоялось 23 мероприятия в дошкольных образовательных организациях, 43 со школьниками младшего и среднего звена, 5 с учащимися ВУЗов.

Противоэпидемиологические меры внесли коррективы в методы работы Госавтоинспекции с населением. Основной упор в 2020 году был сделан на дистанционные формы информационно-пропагандистской работы.

В социальных сетях было размещено более 1250 материалов, связанных с вопросами детской дорожной безопасности.

Сотрудниками Госавтоинспекции региона активно использовалась дистанционная форма работы с родителями и детьми. За 2020 год с родителями проведено 250 обучающих онлайн-встреч, с несовершеннолетними более 2530 занятий на различных интернет-платформах. В образовательные организации направлялись видеоуроки, тематические видеоролики по профилактике ДТП с участием несовершеннолетних, обращения сотрудников ГИБДД, а также профилактические видеоматериалы, разработанные редакцией федерального печатного издания «Добрая дорога детства». Указанные материалы размещались на сайтах образовательных организаций и в родительских чатах мессенджеров «Viber» и «WhatsApp». За период действия ограничительных мер в регионе сотрудники ГИБДД смогли задействовать 13637 таких родительских групп.

Сотрудниками Госавтоинспекции Красноярска в информационно-пропагандистских целях активно используется сервис для учащихся и их родителей «Электронный журнал». В преддверии каникул в «Электронном журнале» размещаются профилактические видеоролики и обращения руководителей Госавтоинспекции, в которых рассказывается об основных ошибках участников движения, приводящих к ДТП. На журнал подписано более 80000 родителей. В настоящее время проект реализуется только на территории краевого центра, поэтому необходимо совместно проработать вопрос о распространении положительного опыта на всей территории региона.

В прошлом году, несмотря на ограничения, состоялся региональный этап конкурса «Безопасное колесо 2020», в котором приняли участие порядка 250 школьников – юных инспекторов движения. Конкурсные этапы проходили в дистанционном формате на электронной площадке платформы ZOOM. Участники соревновались в знании ПДД, основ оказания первой

помощи, устройства велосипеда, а также творческих состязаниях на лучшие методы привития навыков законопослушного поведения на дороге своим сверстникам.

Учитывая актуальность работы с детьми-пешеходами, особенно подросткового возраста, совместно с Агентством молодежной политики края была проведена онлайн-экскурсия для подростков по городу с изучением «дорожных ловушек» и разбором основных мер безопасности для велосипедистов, роллеров, мопедистов и владельцев нового вида транспорта - средств индивидуальной мобильности (СИМ).

В результате изучения иностранного опыта по пропаганде БДД, сотрудники отделения пропаганды ГИБДД по Красноярскому краю разработали крэш-курс «Выбери жизнь». Цель данного мероприятия - за небольшой период времени предоставить как можно больше информации, которая формирует чувство опасности и вызывает побуждения соблюдать правила безопасного дорожного поведения. На большинство участников данное мероприятие оказывает сильное воздействие и они дают отзыв о том, что данный метод является эффективным.

Вывод: В ходе анализа аварийности Красноярского края и города Красноярска, а также после рассмотрения деятельности отделения пропаганды БДД ГУ МВД России по Красноярскому краю был выявлен ряд проблем:

- недоверие граждан к работе ГИБДД;
- недостаточное количество сотрудников в штатном расписании;
- недостаточное использование современных технологий в работе по пропаганде;
- нет наглядности в работе по профилактике ДДТТ;
- отсутствие достаточного количества профессиональных и заинтересованных в информации СМИ, высокопрофессиональных журналистов, отсутствует централизованная система распространения

передового опыта работы в области пропаганды безопасности дорожного движения.

Для решения данных проблем предлагается комплекс мероприятий, нацеленный на повышение эффективности деятельности отделения пропаганды БДД ГУ МВД России по Красноярскому краю, а также на повышение БДД и укрепление знаний граждан в области дорожного движения. Комплекс мероприятий включает в себя:

- внедрение «безопасного маршрута школьника» в Яндекс.Карты, 2ГИС;
- разработку приложения по проверке знаний ПДД для гаджетов;
- пересмотр штатного расписания отделения;
- размещение интерактивных дисплеев на территории мест отдыха населения для проверки знаний ПДД;
- создание «Автогородка» на территории города, внедрение детских площадок в виде автогодков на территории дворов, детских садов, школ;
- разделение отделения по пропаганде БДД на пресс-службу ГИБДД и отдел по профилактике ДДТТ.

2 Организационно-техническая часть

2.1 Анализ применяемых методов по пропаганде безопасности БДД в зарубежных странах

Проблема профилактики и предупреждения дорожно-транспортного травматизма (ДТТ) среди молодёжи актуальна и злободневна. Несмотря на большую работу по профилактике ДТТ в нашей стране, на сегодняшний день действующая система предупреждения ДТТ пока не может считаться удовлетворительной.

По данным Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ), во всем мире в результате ДТП ежедневно погибают более 3 тыс. человек и около 100 тыс. получают серьезные травмы. Ежегодно в ДТП от 20 млн до 50 млн человек получают различного рода травмы, а жертвами становятся более 1,25 млн человек (186 тыс. из них дети), этот показатель остается практически неизменным с 2007 г.

Дорожные аварии являются основной причиной смерти людей в возрасте от 15 до 29 лет.

Наиболее безопасными, по статистике, являются дороги стран Европы, где этот показатель не превышает 10 человек на 100 тыс. населения. Наиболее низкие показатели - в Швеции и Великобритании (2,8 и 2,9 погибших на 100 тыс. населения).

Именно поэтому необходимо изучение работы/практики в области БДД в странах, где этот показатель стремится к минимуму, для того чтобы использовать их опыт в предупреждении и профилактике дорожного травматизма.

В Бельгии создана организация RYD WALLONIE –BRUXELLES. Главная цель данной организации – призвать молодежь к активным действиям с целью улучшить безопасность на дорогах и снизить риск транспортных происшествий. Точный перевод аббревиатуры на русский язык

– «ответственные молодые водители». У нее существует множество проектов: «Алкотестер» (на различных молодежных мероприятиях волонтеры организации присутствуют и предлагают пройти тест на содержание в крови алкоголя тем, кто находится за рулем, при отрицательном результате предлагают символические подарки), аналогичные тесты проводятся и по нахождению наркотических веществ, «Очки ALCOVISION» (в игровой форме они показывают реальное влияние алкоголя на зрение с целью предотвратить употребление последнего среди школьников и студентов). Множество других проектов в интерактивной форме также вывешены на сайте. [11] Использование такого опыта помогло бы развивать пропаганду БДД среди молодежи и более взрослого населения.



Рисунок 1.24 – Проект «Очки ALCOVISION»

В Греции с августа 2010 реализует свою деятельность Институт безопасности дорожного движения «Панос Милонас». Институт разработан с девятью специализированными европейскими организациями комплексной программы БДД и образованием AVENUE (Actions для уязвимых групп, пожилые, неопытных водителей и участников дорожного движения в Европе) для безопасности движения. Деятельность Программа направлена на сокращение числа несчастных случаев посредством теоретического и

экспериментального образования, информированности и общественной информации и в настоящее время принята ЕС и продвигается в качестве хорошей практики. [12]

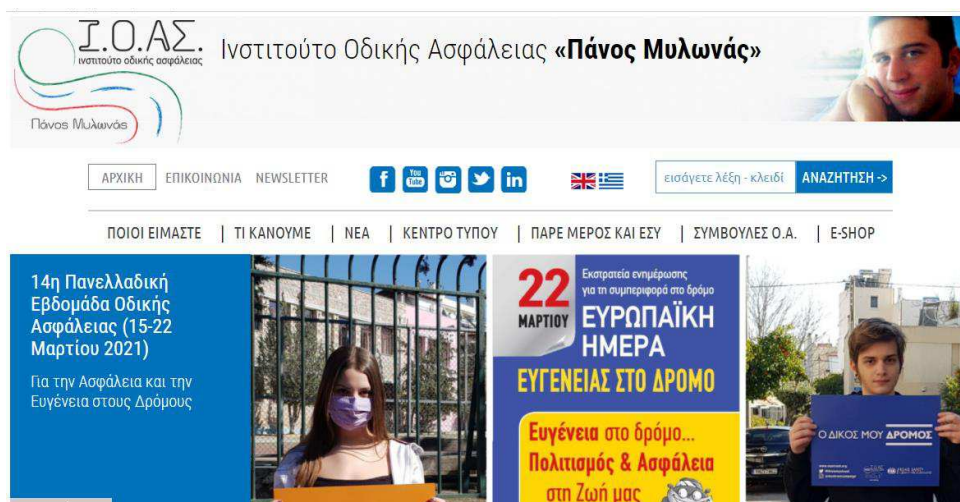


Рисунок 1.25 – Сайт PSI Panos Mylonas

Пропаганда БДД в Германии начинается по похожему сценарию с другими странами, в частности с Россией. В детских садах детей обучают основам БДД, затем в школе они продолжают обучение уже по другим аспектам данной темы. Самой большой и проблемной возрастной группой являются молодые люди в возрасте от 17 до 24 лет, так как в этом возрасте они начинают пересаживаться с велосипедов на моторизированный транспорт.

Широкое распространение в Германии для пропаганды БДД получил кукольный театр. Преимущество такого театра заключается в наглядности ПДД. Психологи уже несколько лет назад пришли к применению кукол в детской терапии, поэтому данный метод активно используется в Германии. Первоначально спектакли ставились для детей только школьного возраста. Но затем, увидев положительную динамику и отзывы о спектаклях, стали проводить такие мероприятия для детей дошкольного возраста и для студентов. Так же были разработаны и спектакли для пожилых людей, но для этой категории населения спектакли больше разбавлены черным

юмором.[13] Стоит отметить, что данный опыт является достаточно эффективным при профилактике ДДТТ, так как выполняется основное условие для работы с детьми по пропаганде БДД – наглядность.

В Канаде существует общественное движение под названием «Путь пешком – маленькие шаги с большим переменам». Суть данной акции заключается в том, что в запланированный день все родители приводят своих детей в школу пешком, оставляя автомобили дома. Мероприятие создано для того, чтобы определить опасные места на дороге детей в школу, составить безопасный маршрут от дома до образовательного учреждения. Использование такого опыта представляется актуальным и будет использоваться в деятельности ОП БДД ГИБДД для повышения эффективности работы по пропаганде БДД.

Перспективным является и опыт США по воспитанию детей в области БДД. Там разработана двухуровневая система обучения детей безопасному поведению на дорогах. В рамках первого уровня дошкольников и школьников готовят детей к передвижению по городу в качестве велосипедистов и пешеходов. Второй уровень заключается в подготовке школьников к роли водителя, в ходе обучения и успешного окончания второго уровня выпускник получает сертификат, который подтверждает, что он имеет право получить водительское удостоверение. В ходе такого воспитания детям удастся охватить большее количество знаний и получить опыт вождения. Введение в РФ обязательного предмета – «Безопасность дорожного движения» позволило бы охватить 100% школьников, а следовательно воспитать целое поколение с устойчивыми знаниями БДД.

2.2 Анализ применяемых методов по пропаганде БДД в РФ

Помимо анализа зарубежного опыта в вопросах пропаганды БДД, стоит также изучить опыт других регионов РФ, для того чтобы рассмотреть возможность обмена данными и технологиями в проведении новых мероприятий.

Для начала рассмотрим положительный опыт ГИБДД ГУ МВД России по Ростовской области, где в качестве новации для самостоятельного изучения школьниками ПДД используют современные гаджеты. В ходе проекта «Вся программа средней школы», была создана локальная сеть «Wi-Fi ПДД», с помощью которой можно подключить до 120 гаджетов и изучать ПДД в форме «вопрос-ответ». Использование таких средств привлекает детей к обучению, также для повышения эффективности работы школьники имеют возможность набирать баллы за правильные ответы. Внедрение такого опыта показывает, что детям интересно использовать новые формы изучения ПДД и на это стоит сделать упор в профилактике ДДТТ.

Сотрудники ГИБДД Кабардино-Балкарской Республики присоединились к международному движению «WALKING BUS» («Шагающий автобус»). Данное движение создано для поддержки несовершеннолетних детей, которые стали участниками ДТП. Совместно с психологами и другими специалистами, сотрудники Госавтоинспекции проводят для детей обучающие реабилитационные курсы. В процессе занятий отрабатываются ошибки, которые чаще всего совершают дети на дороге.

Фотографии с пешеходной экскурсии в рамках флешмоба «Шагающий автобус» показаны на рисунке 1.26.



Рисунок 1.26 – Пешеходная экскурсия «Шагающего автобуса» в Кабардино-Балкарской Республике

В рамках движения «Шагающий автобус» проводятся рейдовые мероприятия религиозными деятелями, казачьими патрулями, волонтерскими организациями, депутатами, главами муниципалитетов, родителями.

С развитием движения в республики, курсы стали проводиться и для пожилых людей, ветеранов, людей с ограниченными возможностями. В рамках данной акции проходят социальные пропагандистские мероприятия с раздачей листовок по ПДД и СВЭ.

Благодаря активному и массовому проведению учебных прогулок в КБР наблюдается снижение показателей аварийности с детьми-пешеходами на дорогах региона. Анализ отзывов о данном мероприятии показывает, что методика массовых и показательных передвижений по пешеходным переходам находит широкую и активную поддержку среди общественности разных возрастных групп.

При рассмотрении опыта Орловской области в области пропаганды БДД был рассмотрен опыт внедрения внеурочных занятий, в которых проводятся занятия по ПДД. Занятия проводятся приглашенными

курсантами и профессорско-преподавательским составом Орловского юридического института МВД РФ имени В.В.Лукьянова. В ходе деятельности секции дети не только учатся безопасному поведению на дороге, но и участвуют во всех пропагандистских акциях, рейдах ГИБДД, праздничных мероприятиях. Внедрение изучения ПДД в школьную программу является перспективной и актуальной идеей, которая может значительно повлиять на сокращения количества ДТП с участием детей.

Немаловажной формой выступает привлечение гражданского общества к проблеме ДТП и дорожного травматизма.

Интересным опытом является создание в Белгородской области Молодежного отряда содействия участникам ДД «Добровольная помощь на дороге». Создание отряда произошло в ходе Соглашения о взаимодействии между УМВД России по Белгородской области и ФГБОУВО «Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова» (БГТУ им. В.Г. Шухова). Участниками отряда являются студенты БГТУ им. В.Г. Шухова. Их цель – помочь водителям с оформлением ДТП по «Европротоколу», без участия сотрудников ГИБДД, а также провести квалифицированную консультацию при незначительном ДТП. Для организации своей деятельности отряд использует социальные сети: ВКонтакте, «Viber». Деятельность отряда осуществляется на безвозмездной основе. Жители области положительно отзываются о создании отряда и его участниках.

Активное распространение за последние годы получило создание автогородков в различных субъектах РФ. Например, в Калужской области в рамках социального проекта было куплено два комплекта мобильных автогородков, которые позволяют в игровой форме проводить занятия с детьми по предупреждению ДДТТ на УДС. Также был оборудован автомобиль «Газель» под выездной мобильный автогородок.

В рамках проекта проводятся различные пропагандистские акции, которые распространяют информацию об автогородках и их пользе.

Подобное наглядное и интенсивное распространение создания автогородков позволит предупреждать ДТП, снизить тяжесть их последствий и количество пострадавших и погибших.

Анализируя применяемые формы, методы и мероприятия, проводимые отделениями пропаганды БДД в разных регионах РФ, можно сделать вывод, что используется широкий спектр методов и форм воздействия на население, которые приносят положительный результат.

2.3 Разработка новых методов и мероприятий для повышения эффективности деятельности отделения по пропаганде

2.3.1 Внедрение «безопасного маршрута школьника» в Яндекс.Карты, 2ГИС

Безопасный маршрут «Дом – Школа - Дом» - это документ, в котором сочетается схема и описание рекомендуемого безопасного пути движения школьника из дома в школу и обратно.

Цель создания данного маршрута:

- снижение детского дорожно-транспортного травматизма в образовательных организациях (ДДТТ в ОО);
- повышение безопасности движения ребенка в школу и обратно;
- обучение ребенка ориентироваться в дорожных ситуациях на пути движения в школу и из школы;
- обучение родителей, принимающих участие в составлении маршрута, ориентированию в дорожной обстановке и предотвращению типичных опасностей.

Маршрут разрабатывается обучающимся с помощью его родителей. Каждый разрабатываемый маршрут обсуждается в классе, где ученик, для которого составлен маршрут, должен уметь объяснить его.

Тенденция к внедрению безопасного маршрута должна распространяться абсолютно на все образовательные учреждения вне зависимости от их местонахождения и интенсивности движения вблизи образовательных организаций. Бланки для составления безопасного маршрута следует выдавать родителям на первых собраниях в учебном году, желательно до начала учебы у школьников, для того чтобы родители и школьники имели возможность заранее составить безопасный маршрут. Руководителям различных секций, где занимаются школьники также необходимо выдавать бланки для разработки безопасного маршрута родителям. Изображение примерного бланка для составления безопасного маршрута показано на рисунке 1.27.

СХЕМА БЕЗОПАСНОГО МАРШРУТА ШКОЛЬНИКА

ТЕЛЕФОНЫ ДЛЯ СВЯЗИ:

Директор ОУ _____ тел. _____

Зам. директора по воспитательной работе _____ тел. _____

Глава администрации МО _____ тел. _____

Руководитель подразделения ГИБДД _____ тел. _____

Закрепленный сотрудник ГИБДД _____ тел. _____

Организация, обслуживающая улично-дорожную сеть _____ тел. _____

→ Направление движения детей
→ Направление движения транспорта

Остановка общественного транспорта
Пешеходный переход
Светофорное регулирование
Тротуар или обочина

Рисунок 1.27 – Бланк для составления безопасного маршрута школьника

В ходе разработки маршрута родители вместе с детьми проходят путь от дома до школы и обратно и намечают наиболее безопасный (рекомендуемый), вариант, отмечают более опасные (не рекомендуемые) варианты.

При выборе безопасного варианта выбираются места перехода улиц наиболее легкие и безопасные для ребенка. Далее необходимо определить участки повышенной опасности, требующие более подробного описания –

это на пути "Дом-Школа". Необходимо объяснить ребёнку, в чем опасность определенных участков и почему они не рекомендуются для прохождения.

Выбрав вариант движения ребенка, родители наносят его на схему расположения улиц от дома до школы и от школы до дома.

После составления маршрута родители, сопровождая сына или дочь в школу и обратно (в первые месяцы посещения для первоклассника и несколько раз - для учащихся других классов, которые ранее уже ходили в школу самостоятельно), добиваются практического овладения школьниками методами безопасного движения по маршруту, понимания ими всех опасностей, которые указаны в описанном маршруте.

Сопровождая ребенка, родители отрабатывают привычку заблаговременного выхода из дома, отсутствия спешки, перехода улицы только шагом, строго под прямым углом, не наискосок, тщательного осмотра дороги перед переходом, даже если она пустынна. Крайне важно добиваться, чтобы любой предмет, мешающий осмотреть улицу, сам по себе рассматривался школьниками как сигнал опасности.

Пример составленного безопасного маршрута показан на рисунке 1.28.



Рисунок 1.28 – Пример составленного безопасного маршрута школьника

При необходимости родители могут составить безопасный маршрут с помощью сайта конструктора <http://passport.bdd-eor.edu.ru/routes-constructor/>.

С помощью данного сайта можно найти необходимый участок на карте города, изобразить схематически необходимый безопасный маршрут, расставить на схеме присутствующие знаки дорожного движения, а затем сохранить себе данную составленную схему. Также есть возможность вставить сохраненное изображение в соответствующий раздел Паспорта дорожной безопасности образовательной организации. Пример составленного безопасного маршрута с помощью конструктора маршрутов показан на рисунке 1.29.

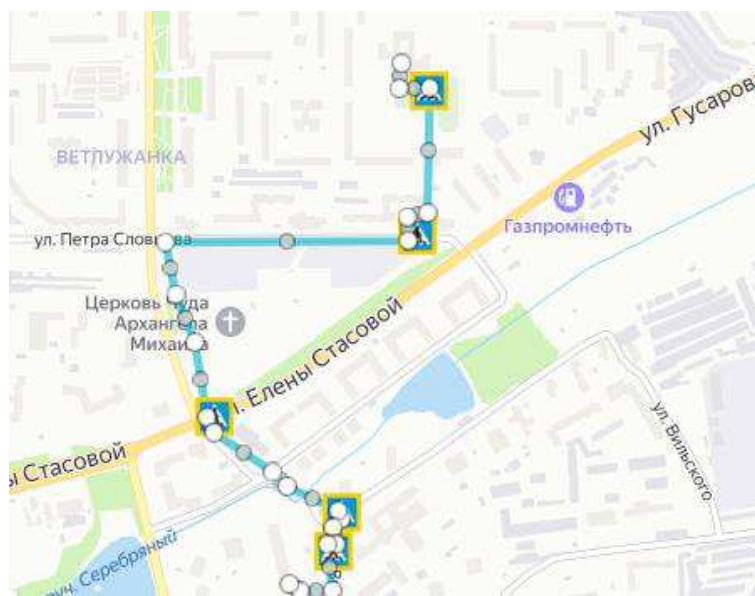


Рисунок 1.29 – Схема безопасного маршрута на карте г. Красноярск

Предлагается, для повышения эффективности внедрения безопасного маршрута в образовательные учреждения, органам ГИБДД совместно с руководством образовательных учреждений, а также совместно с родителями в сотрудничестве с разработчиками карт Яндекс.Карты, 2Гис и пр. внести на общедоступные карты схемы безопасных маршрутов школьников.

С помощью данных карт школьники и их родители смогут находить безопасный маршрут до нужного им учебного заведения.

Предполагается, что пользователи смогут самостоятельно создавать схемы безопасных маршрутов, оставлять метки, где могут указывать «дорожные ловушки», которые бы органы ГИБДД могли оперативно устранять.

Также необходимо разработать функцию голосового сопровождения маршрута. В ходе движения пользователя, программа могла бы предупреждать его о регулируемых и нерегулируемых пешеходных переходах. Основной задачей голосового сопровождения также является предупреждение о том, что необходимо быть внимательным к окружающей среде, а также что телефон должен быть заблокирован. Функция голосового сопровождения должна работать на всех устройствах, в том числе на смарт-часах, так как они являются основным гаджетом для школьников младших и средних классов.

Для того, чтобы распространить информацию о внедрении новой функции в карты 2ГИС, Яндекс.Карты, предлагается провести акцию, заимствованную при изучении иностранного опыта по профилактике БДД, а именно опыт Канады. Необходимо провести мероприятие похожее на общественное движение из Канады «Путь пешком – маленькие шаги с большим переменам». В ходе акции ОП БДД ГИБДД «Красноярское» совместно с Министерством образования Красноярского края объявило определенный день – днём без автомобилей. Заранее родителей планируется оповестить, что желательно привести детей в школу пешком. Для участников акции будут подготовлены памятки, в которых будет рассказано, каким образом они могут создать свой маршрут на картах 2ГИС и Яндекс.Картах. Всем участникам акции также будут приготовлены памятные подарки с символикой ГИБДД и СВЭ.

Эффективность использования данной возможности заключается в том, что «безопасные маршруты школьника» от дома до школы будут проверены

не только родителями, но и сотрудниками ГИБДД, а в дальнейшем, вероятно, сотрудниками школы. Детям и их родителям будет проще найти самый безопасный путь до образовательных учреждений, следовательно, это исключит возникновение ДТП из-за невнимательности по причине незнания местности. Голосовые напоминания об опасных местах также повлияют на внимательность пешеходов.

С введением данной функции расширится число пользователей общедоступных карт, что является для разработчиков положительным эффектом. Именно поэтому они будут заинтересованы в подобном внедрении.

2.3.2 Разработка приложения по проверке уровня знаний ПДД для гаджетов

В связи с резким ростом автомобилизации и возрастающей интенсивностью движения на современных дорогах, в настоящее время необходима разработка и реализация инновационных форм и методов обеспечения БДД.

Одной из инновационных форм пропаганды БДД можно назвать разработку приложения для проверки знаний ПДД. Положительный опыт Ростовской области показывает, что таким образом можно активно и эффективно проводить профилактику безопасного поведения на дорогах.

Предлагается, для усовершенствования обучения ПДД школьников, а также их родителей, разработать приложение для гаджетов, в наполнение которого бы входили следующие пункты:

- тесты на знание правил ПДД для пешеходов;
- обучающие уроки ПДД;
- развивающие игры по БДД;
- социальную рекламу по профилактике ДТТ.

При установке приложения пользователю задается вопрос о его возрасте и статусе (школьник, родитель, учитель), также есть возможность выбрать город проживания, своё образовательное учреждение и класс. В зависимости от этого будет выбираться набор функций необходимый для пользователя. Пример начальной страницы представлен на рисунке 1.30.

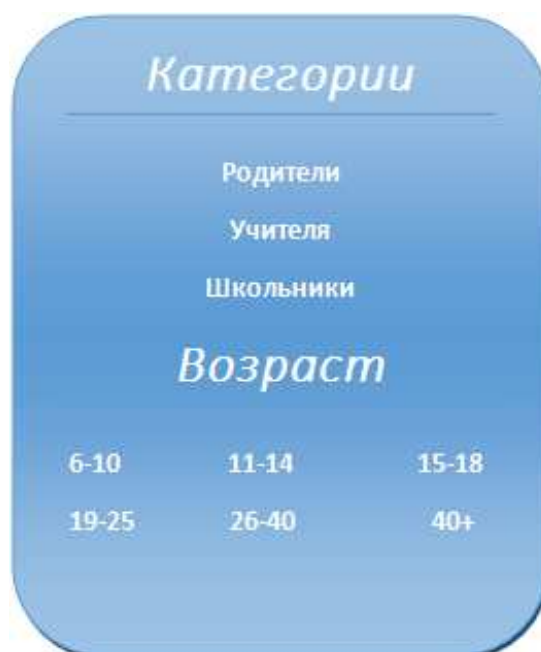


Рисунок 1.30 – Вид вступительной страницы приложения

Для родителей приложение полезно тем, что они могут видеть прогресс своих детей, а также темы, которые те не усвоили. На основе отчетов будет видно, что родителям необходимо обсудить со своими детьми. Также в данное приложение можно встроить чат с сотрудниками Госавтоинспекции, в котором родители могли бы задавать интересующие их вопросы.

В ходе пользования приложением будет появляться социальная реклама, ориентированная на определенную группу пользования.

Для учителей приложение полезно тем, что они смогут получать выгрузку по определенным классам и следить за прогрессом учеников. Также учителя и сотрудники ГИБДД смогут просматривать, какие темы

ученики плохо освоили и в зависимости от этого оперативно корректировать необходимые знания и навыки.

При использовании приложения взрослыми возможно внедрение новостной ленты, в которой бы публиковалась актуальная сводка по количеству ДТП, новости с мест возникновения происшествий, где бы указаны были их причины. Такой шоковый метод позволяет наглядно показать, к чему может привести небезопасное поведение на дороге.

Разработка приложения должна проходить под эгидой ОП БДД ГИБДД. Тесты для приложения также будут разработаны сотрудниками Госавтоинспекции. Заинтересованным в использовании такой формы обучения может быть Министерство образования, так как образовательные учреждения смогут проводить обучение и контроль знаний по уже проверенной и качественной программе.

Исходя из того, что разработка приложения – это долгий и трудоёмкий процесс, следует отметить, что при формировании кадрового состава подразделений пропаганды БДД, особое внимание следует уделить специалистам по информационным технологиям. Благодаря таким сотрудникам перед подразделением откроется еще больше возможностей для внедрения пропаганды в разные слои населения, за счет использования информационных технологий, которые в свою очередь позитивно повлияют на повышение БДД.

2.3.3 Численность инспекторов по пропаганде БДД в подразделениях ГИБДД

Исходя из Наставления по организации деятельности ГИБДД МВД РФ от 2 декабря 2003 года N 930 численность инспекторов по пропаганде БДД подразделений ГИБДД должна составлять при численности населения города Красноярска на 2020 год (примерно 1100 тыс. человек) 11 человек. Число горрайонорганов Красноярского края составляет 37 единиц, следовательно,

сотрудников должно быть 37. Данные указывают, что число имеющихся сотрудников не соответствует норме.

Предлагается в расчёте количества сотрудников отделений пропаганды руководствоваться не количеством жителей населенных пунктов, а количеством образовательных учреждений, так как большая часть деятельности инспектора по пропаганде БДД заключается в работе с образовательными организациями.

Исходя из предложения рассчитывать количество сотрудников по количеству образовательных учреждений, предполагается, что 1 сотрудник будет работать примерно с 25 школами.

На территории г. Красноярска численность частных и государственных школ, прикрепленных по районам, составляет 278 образовательных учреждений. [14]

Следовательно, количество сотрудников пропаганды БДД по г. Красноярску должно составлять примерно 12 человек.

В подразделениях ОГИБДД по Козульскому, Мотыгинскому, Туруханскому, Эвенкийскому и Большеулуйскому районам совсем отсутствует должность инспектора по пропаганде БДД.

Если рассматривать районы в которых отсутствуют сотрудники, занимающиеся пропагандой БДД, то также стоит обратить внимание на количество школ и детских садов в данных районах. Например, в Мотыгинском районе находится 27 образовательных учреждений дошкольного и школьного образования. В Туруханском районе насчитывается 19 учреждений, а в образовательную сеть Эвенкии входят 18 детских садов, пять начальных школ — детских садов, пять начальных школ, три основных и восемь средних школ, этнопедагогический центр, два центра детского творчества. В Большеулуйском районе располагается 8 образовательных учреждений.

Таким образом, видно, что в районах, где отсутствуют сотрудники пропаганды БДД, располагается большое количество образовательных

учреждений, с которыми нужно активно взаимодействовать и проводить работу по профилактике ДДТТ.

Увеличивать количество инспекторов по пропаганде БДД необходимо для того, чтобы они могли качественно и эффективно проводить работу с населением, разрабатывать новые методы пропаганды, анализировать проведенные мероприятия и определять их эффективность. Особенно это важно для тех районов, где отсутствуют сотрудники пропаганды БДД, а занимаются данным вопросом инспектора ДПС.

2.3.4 Мероприятия по повышению имиджа сотрудников Госавтоинспекции

Для повышения авторитета сотрудников ГИБДД, а также для укрепления доверия граждан к работе органов Госавтоинспекции, следует проводить большое количество совместных мероприятий с населением, в ходе которых граждане смогут познакомиться с деятельностью сотрудников ГИБДД, узнать их профессиональные задачи, требования, которые предъявляются к сотрудникам.

Мероприятия, направленные на формирование имиджа сотрудников ГИБДД, могут включать в себя: анкетирования по поводу отношения к службам ГИБДД; показ социальных роликов; спортивные соревнования между поколениями, смешанными командами; обмен опытом вождения и общения с сотрудниками ГИБДД между участниками.

Цель таких мероприятий установить контакт с разными группами граждан и пробудить у них доверие к сотрудникам служб ГИБДД.

К задачам мероприятий проводимых ГИБДД относятся:

- выявление и анализ каналов коммуникаций с разными возрастными группами населения;
- пробуждение интереса к деятельности ГИБДД;

- ознакомление населения со сложностями и требованиями, которые появляются перед работниками служб ГИБДД, для того чтобы показать, что сотрудники выполняют свою работу для обеспечения общественного порядка и безопасности;

- наглядное представление последствий, к которым может привести нарушение правил БДД;

- личностный рост каждого сотрудника ГИБДД.

Изучая проблему совершенствования имиджа сотрудников Госавтоинспекции, в 2014—2015 гг. Федеральным казенным учреждением «Научно-исследовательским центром проблем БДД МВД РФ» было проведено научное исследование по оценки имиджа сотрудников. В ходе исследования был проведен опрос, в результате которого было установлено, что имидж инспектора ГИБДД имеет выраженную эмоциональную окраску, которая зависит от таких факторов как стаж управления транспортным средством, личный опыт общения и пол водителя. Так, водители со стажем вождения менее пяти лет демонстрируют выраженное агрессивное отношение к инспектору, свыше пяти лет нейтральное или сочувствующее.

Исходя из этих данных, делаем вывод, что на локальные мероприятия следует собирать водителей совместно. Важно, чтобы процентное количество водителей со стажем от пяти лет и более, был больше, чем количество водителей со стажем до пяти лет. Также следует формировать состав участников по половому признаку – количество участников-женщин примерно должно быть равно количеству участников-мужчин.

При организации подобных мероприятий одной из самых сложных задач является формирование и сбор участников мероприятия. Предлагается, формировать состав участников путем личных приглашений посредством электронной почты, социальных сетей и телефонной связи.

Предполагаемым участникам на электронную почту или мобильный телефон будет отправляться сообщение с необходимой информацией о мероприятии. Для подтверждения участия им необходимо будет отправить

ответное письмо. Участники будут выбираться из баз данных ГИБДД путем анализа их стажа, возраста, пола и количества зафиксированных нарушений ПДД.

С помощью социальных сетей предлагается также найти желающих участвовать в мероприятиях. На официальных страницах ГИБДД Красноярского края проводится опрос, в котором будет выявлено количество желающих поучаствовать, их стаж вождения, возраст и пол. Затем данная информация проверяется путем личного общения и подтверждения данных, и участник получает приглашение на участие в мероприятии.

Сотрудничество с автомобильными сообществами г. Красноярска, участниками которых являются, в основном, молодые люди, также могут положительно повлиять на повышение доверия к сотрудникам ГИБДД.

Таким образом, предлагается ОП БДД ГИБДД «Красноярское» провести мероприятие совместно с автомобильными молодёжными сообществами г. Красноярска под названием «Вместе - вперёд». Формирование участников провести по указанному выше принципу. Программа мероприятия будет включать в себя выставку различной техники, викторину с вопросами по безопасному поведению на дороге, просмотр социального фильма пропагандирующего БДД, спортивное соревнование с различными заданиями между разновозрастными командами. В конце и начале мероприятие планируется провести опрос участников на тему отношения к сотрудникам ГИБДД и эффективности их работы. Опрос необходим для определения результативности подобного мероприятия.

Определить эффективность мероприятия планируется анализом ответов на вопросы. Положительный эффект будет наблюдаться тогда, когда большинство участников изменят своё мнение, особенно негативное, о деятельности ГИБДД. Подобное взаимодействие направлено на то, чтобы показать гражданам, что главная цель работы Госавтоинспекции – это сохранение жизни и здоровья населения города.

Другим важным путем решения проблемы имиджа сотрудников и формирования доверия граждан к службам ГИБДД является качественное формирование личного состава сотрудников Госавтоинспекции.

С точки зрения личностных особенностей и требований самой деятельности данная профессия предъявляет достаточно высокие требования к подготовке, уровню профессионализма сотрудника ГИБДД к выполнению соответствующей деятельности. Однако не все сотрудники соответствуют предъявляемым критериям. Все это напрямую отражается не только на особенностях их работы, но и на обыденных знаниях об образе представителей данной профессиональной группы среди населения.

Затруднять осуществление дорожного надзора за соблюдение ПДД, по мнению Б.В. Росинского, может «недостаточный интеллектуальный, образовательный и моральный уровень сотрудников ДПС; неумение строить законные и доброжелательные взаимоотношения с участниками ДД». Эти причины могут оказать значительное влияние на отношения гражданина к деятельности не только одного инспектора, но и ко всей службе.

В методических рекомендациях Всесоюзного научно-исследовательского института МВД СССР, которые описывали основы взаимоотношений между участниками ДД, инспектор ГИБДД описывался как сдержанный, твердый и справедливый в своих решениях человек. В этих же рекомендациях было написано: «колебания при выборе меры административного воздействия, ее последующее смягчение или ужесточение не допустимы. Они снижают авторитет и воспитательное значение правовой нормы».

Таким образом, можно заметить, что авторитет сотрудника и имидж всей службы ГИБДД может падать из-за непрофессионализма одного из сотрудников.

Решение данной проблемы заключается в необходимости работы над личностью отдельного сотрудника. Для того чтобы решить данную проблему, необходимо уделить особое внимание профессиональной

подготовке кандидатов, а также сотрудников ГИБДД, их общественной защищенности, внутреннему контролю над соблюдением законности и дисциплины, а также техническому оснащению службы. Необходимо требовать от них стать принципиальными, вежливыми, доброжелательными к гражданам. Проверка исполнения необходимых требований должна осуществляться путем просмотра видео с патрулирований, сбором отзывов об инспекторах.

2.3.5 Разделение ОП БДД ГИБДД «Красноярское» на пресс-службу ГИБДД и отдел по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма

Для того чтобы решить проблемы связанные с взаимодействием ОП БДД ГИБДД и СМИ, а также повысить эффективность деятельности по решению основной задачи пропаганды – профилактике ДДТТ, предлагается провести разделение ОП БДД ГИБДД «Красноярское» на пресс-службу ГИБДД и отдел по профилактике ДДТТ.

Данное разделение необходимо для того, чтобы работа по направлениям отделений была более целенаправленна.

В задачи пресс-службы ГИБДД будут входить:

- информационно-пропагандистское освещение работы ГИБДД, в том числе с использованием технических средств пропаганды БДД;
- информирование участников ДД о погодных условиях, изменениях в организации ДД, состоянии аварийности;
- организация взаимодействия пропаганды с различными субъектами профилактики ДТТ;
- разъяснение законодательных и иных нормативных правовых актов РФ, субъектов РФ в области БДД, целей и задач деятельности Госавтоинспекции;

- организация мероприятий, направленных на профилактику ДТП, с населением;

- проведение анализа распределения количества ДТП: по видам ДТП, участникам, тяжести последствий, причинам и прочее;

- повышение доверия к службе ГИБДД, а также формирование позитивного имиджа сотрудников Госавтоинспекции.

С помощью того, что пресс-служба будет отдельным образованием, они смогут увеличить количество материала по БДД в сети Интернет. Появится возможность завести новые каналы взаимодействия с населением, например, Телеграм-канал, чаты в мессенджерах «Viber» и «WhatsApp». Данная возможность позволит расширить круг информированных граждан, приобрести каналы взаимодействия с возрастной категорией людей от 40 лет.

Сотрудники пресс-службы смогут оперативно реагировать на информацию, поступающую о деятельности ГИБДД, в том числе ту, которая не является правдивой. Также появится возможность отслеживать нарушителей ПДД, материалы о которых публикуются в сети Интернет.

Отделение по профилактике ДДТТ после разделения приобретет ограниченный ряд функций по пропаганде БДД, что позволит вести более эффективную деятельность.

Задачами отделения по профилактике ДДТТ являются:

- проведение мероприятий, направленных на профилактику ДТП и снижение тяжести их последствий, с детьми дошкольного и школьного возраста;

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

- выработка наиболее эффективных и современных форм пропаганды БДД и организация их применения.

Работа отделения будет заключаться во взаимодействии с пресс-службой ГИБДД, Министерством образования Красноярского края, Уполномоченным по правам ребёнка по Красноярскому краю, Красноярским краевым Дворцом пионеров, УУПиПДН, Агенством молодёжной политики края и другими организациями, заинтересованными в профилактике ДДТТ.

Таким образом, разделение ОП БДД ГИБДД позволит распределить задачи и функции по пропаганде БДД, что в свою очередь окажет значительное влияние на эффективность деятельности каждого из отделений.

2.3.6 Размещение интерактивных дисплеев на территории мест отдыха населения для проверки знаний ПДД

Использование современных технологий в сфере пропаганды БДД, может проявляться не только с помощью создания приложений для гаджетов и использования сети Интернет. Одной из форм профилактики ДТТ может стать использование интерактивных дисплеев в работе по пропаганде БДД.

Предлагается создать программу для интерактивных дисплеев для проверки знаний ПДД у жителей. Размещение интерактивных дисплеев с данной программой поможет определить уровень сформированности устойчивых навыков безопасного поведения на улицах и дорогах у детей, а также проверить знания ПДД у взрослых. Примерный внешний вид дисплеев представлен на рисунке 1.31.



Рисунок 1.31 – Внешний вид интерактивных дисплеев

Необходимость выявления объективно существующего уровня знаний по ПДД необходима для своевременной и направленной работы по восполнению этих знаний. То же касается и анализа пройденных тестов взрослыми. Данные с дисплеев будут проверяться и анализироваться сотрудниками ГИБДД. Согласно этим данным будут выбираться основные направления деятельности отделения, а также выявляться слабые места в знаниях по ПДД у населения.

Предлагается разметить данные дисплеи во всех ТРЦ города, в некоторых ТЦ, а также в парках и скверах. Размещение дисплеев обосновано тем, что эти объекты являются местами отдыха населения и людей привлекают такие нововведения.

Для стимулирования интереса предлагается награждение за прохождение теста. Приз может быть в виде промокода на скидку в магазинах-партнерах, скидку на покупке в ТЦ и прочее.

Исходя из этого, можно определить потенциальных спонсоров, которые могли бы поддержать инициативу размещения подобных дисплеев

там, где их нет. Это могут быть магазины автозапчастей, автомобильные сервисы, крупные гипермаркеты, маркетплейсы. Их заинтересованность проявляется не только в привлечении потенциальных клиентов, но и в социальных мотивах данной акции, тем самым они могут повысить имидж своей компании.

Для того чтобы проверка знаний была актуальной для человека, а также система скидок была не бесполезной, предлагается разделить тестируемых на категории: пешеходы и водители; по возрасту; по полу; по виду деятельности. Пример начальной страницы программы представлен на рисунке 1.32. Соответственно, для каждой категории будет определен список призов.

Выберите категорию:

водитель мужской работаю

пешеход женский домохозяйка(-ин)

школьник

6-10 лет 19-25 лет 41-60 лет

11-18 лет 26-40 лет 60+ лет

Рисунок 1.32– Выбор категории для прохождения тестирования

Тестовые вопросы также будут формироваться в зависимости от выбора возраста и деятельности. Пример вопроса показан на рисунке 1.33.

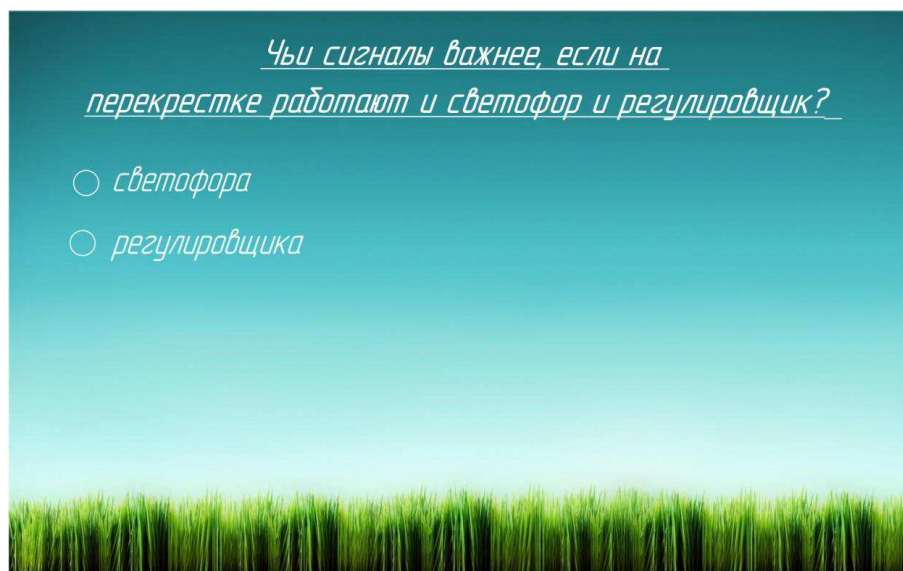


Рисунок 1.33 – Пример вопроса в тестировании

Список предполагаемых тестовых вопросов представлен в приложении.

Места установки представлены в таблице 1.13.

Таблица 1.13 – Места установки интерактивных дисплеев

Название	Адрес
ТРЦ Планета	Ул. 9 Мая, 77
ТК На Свободном	Ул.
ТРЦ Сибирский городок	Ул. Мате Залки, 5; ул.Говорова, 57
ТРЦ Июнь	Ул. Партизана Железняка, 23
ТРЦ ПокровСКУ	Ул. Дмитрия Мартынова, 12
ТРЦ КОМСОМОЛЛ	Ул. Белинского, 8
ТК Панорама	Ул. Ладо Кецховели, 67 стр3
ТРЦ Галерея Енисей	Ул. Дубровинского, 1И
ТРЦ МАВИ	Ул. Щорса, 44
Троя Парк	Ул. Баумана, 21/1
Центральный парк	Ул. Карла Маркса, 151
Татышев-парк	Ул. Остров Татышев, 2
Парк им.400-летия города Красноярска	Ул. 78 Добровольческой Бригады, 4
Сквер им. Бориса Рязова	Ул. Проспект 60 лет образования СССР, 14/1

Окончание таблицы 1.13

Сквер «Космонавтов»	Ул. Николаева, 9/1
Парк им. 1 Мая	Ул. Центральный проезд, 9
Парк на Каменке	Ул. Академика Павлова, 21
Сквер Энтузиастов	Ул. Проспект Газеты Красноярский рабочий, 120Б
Ярыгинская набережная	Ул. Александра Матросова, 2Б
Центральная набережная	Ул. Дубровинского, 1а
Сквер «Серебряный»	Ул. Высотная, 15

Ожидается, что использование такого опыта простимулирует граждан узнавать новшества в сфере БДД, актуализировать свои знания. Вопросы теста сформированы так, чтобы в ходе поиска ответа участник мог промоделировать ситуации и найти верный выход.

В свою очередь, это повлияет на уменьшение количества нарушений ПДД, а следовательно на показатели аварийности.

2.3.7 Создание «Автогородка» на территории города, внедрение детских площадок в виде автогодков на территории дворов, детских садов, школ

Для повышения эффективности деятельности, которая направлена на профилактику ДДТТ, предлагается создать площадку - «Автогородок», на которой бы разместилась вся необходимая инфраструктура для обучения детей в игровой форме ПДД.

Размещение автогородка в г. Красноярске имеет большое значение для обучения детей. Так как наиболее важным принципом профилактики ДДТТ является обеспечение наглядности в обучении детей ПДД, то цель создания площадки заключается именно в обеспечении наглядности. С помощью игры на площадке «Автогородок», дети будут эффективнее запоминать необходимые правила безопасного поведения на дороге. В процессе игры они

будут приобретать необходимый опыт как участники ДД. На территории автогородка дети без риска для жизни воспроизводят ситуации, с которыми ежедневно сталкиваются на дорогах по пути в школу или домой.

Для детей дошкольного возраста особенно интересен данный способ обучения ПДД. Это связано с тем, что у дошкольников отсутствует защитная психологическая реакция на дорожную обстановку, которая присуща взрослым. Дети любопытны и жаждут знаний, их желание постоянно открывать что-то новое часто приводит их к реальным опасностям, в частности на улицах и дорогах.

Именно в этом заключается актуальность создания комплексной площадки по обучению детей ПДД.

В ходе анализа опыта субъектов РФ по созданию автогородков, было выявлено, что для размещения площадки необходим ровный, неизрезанный участок, желательно без уклона (допускается незначительный уклон). Площадь участка должна составлять не менее 1000 м². В шаговой доступности необходимы парковки для автомобилей, общественные туалеты, разного рода кафе и магазины продуктов питания. Желательно, чтобы площадка была окружена ограждением или зеленой полосой. Территория, на которой размещается площадка, должна быть заасфальтирована.

Дорожную разметку на территории автогородка следует наносить в соответствии с ГОСТом. Виды дорожной разметки, которые должны присутствовать на территории площадки: 1.1 Сплошная линия, 1.5 Прерывистая линия, 1.11 Сплошная линия в сочетании с прерывистой, 1.12 Стоп-линия, 1.13 Ряд треугольников, нанесённых перпендикулярно движению.

На площадке также моделируются перекрестки, которые часто встречаются в городе, такие как: крестообразный перекресток, т-образный перекресток и круговое движение.

Необходимо, чтобы «Автогородок» был оснащен распространёнными знаками ПДД, которые следует изготовить из металла, на стойках с

подставкой. Общая высота знака должна составлять примерно 1-1,2 м. Примерный перечень необходимых знаков ПДД выглядит следующим образом: «Пешеходный переход», «Светофорное регулирование», «Дети», «Въезд запрещен», «Поворот запрещен», «Круговое движение», «Пешеходная дорожка».

Предлагается разместить площадку «Автогородок» на территории острова Татышев размером 1125 м². Проект данной площадки представлен в Приложении А на листе 6 графического материала. На территории автогородка будут размещены макеты железнодорожного переезда, школы, АЗС, пункта медицинской помощи, поста ДПС, остановки общественного транспорта, также будет выделена игровая зона парковки для ТС и трибуны для зрителей.

Разметка будет наноситься в соответствии с вышеописанными правилами.

Планируется установка следующих знаков: 1.1 «Железнодорожный переезд со шлагбаумом», 1.3.1 «Однопутная железная дорога», 1.11.1 и 1.11.2 «Опасный поворот», 1.17 «Искусственная неровность», 1.23 «Дети», 2.1 «Главная дорога», 2.4 «Уступите дорогу», 3.1 «Въезд запрещён», 3.18.1 «Поворот направо запрещён», 4.1.1 «Движение прямо», 4.1.2 «Движение направо», 4.1.3 «Движение налево», 4.1.4 «Движение прямо и направо», 4.1.6 «Движение направо и налево», 4.3 «Круговое движение», 5.5 «Дорога с односторонним движением», 5.6 «Конец дороги с односторонним движением», 5.16 «Место остановки автобуса», 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход», 5.20 «Искусственная неровность», 6.4 «Парковка», 6.16 «Стоп-линия», 7.1 «Пункт медицинской помощи», 7.3 «Автозаправочная станция», 7.12 «Пост дорожно-патрульной службы», 8.3.2 «Направление действия».

Предлагается на территории площадки проводить обучения детей по запланированному сценарию, подготовленному сотрудниками ГИБДД. Проводить мероприятие могут, как сотрудники ГИБДД, так и обученные педагоги и волонтеры. Обучение групп дошкольников и школьников

проводится бесплатно в установленные часы. В выходные и праздничные дни предлагается осуществлять работу на платной основе для всех желающих. В стоимость будет входить костюм участника ДД, который выбирается по желанию, и необходимые к нему атрибуты, ТС (электрическая машинка, самокат, велосипед) и необходимая экипировка.

Предполагается, что данная инициатива будет поддержана Министерством образования Красноярского края, Красноярским краевым Дворцом пионеров, которые имеют опыт работы с мобильным «Автогородком», «Советом отцов Красноярского края» и прочими организациями и общественными объединениями.

Для еще более эффективного обучения детей ПДД предлагается размещать на территории дворов, школ и детских садов детские площадки в виде «Автогородков». Размеры площадки при этом будут намного меньше, чем выше описанный «Автогородок».

Примерный вид площадки «Автогородок» на школьной территории показан на рисунке 34. Вид «Автогородка» для дворовой детской площадки показан на рисунке 1.35.

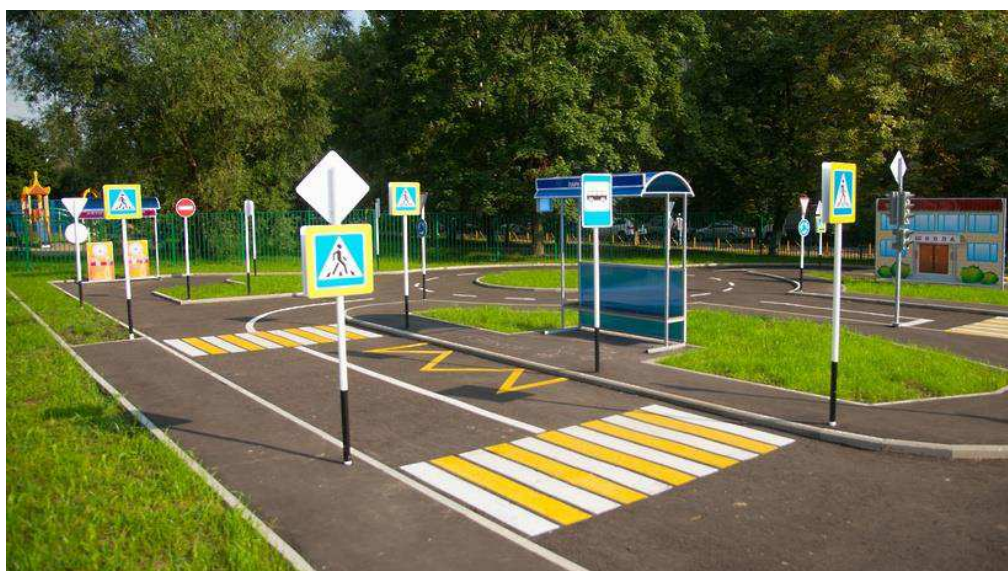


Рисунок 1.34 – Вид «Автогородка» на территории школы



Рисунок 1.35 – «Автогородок» для детской площадки

Детские «Автогородки» по БДД являются одним из самых удобных, экономически выгодных и эффективных способов привития детям навыков безопасного поведения на дорогах. Предполагается, что с их помощью, возможно значительно повлиять на поведение детей как участников ДД. А следовательно, с помощью такого способа, можно сократить количество ДТП с участием детей и воспитать новое поколение внимательных и ответственных водителей.

3 Определение экономической эффективности создания «Автогородка» для обучения безопасному вождению детей

Предлагается на территории города Красноярска разместить большой комплекс для наглядности работы по профилактике ДДТТ, который будет осуществлять как коммерческую деятельность (с пятницы по воскресенье включительно, и в праздничные дни), так и не коммерческую.

Предусматривает устройство дорожной одежды, ограждений, освещения, небольших навесов, дорожной разметки, установки технических средств организации дорожного движения (светофоры транспортные, пешеходные, устройство эстакады, пешеходные переходы и т.п.).

Для определения экономической эффективности инвестиций необходимо:

- определить величину капитальных вложений в основные фонды: строительство автогородка, приобретение специального оборудования и детского транспорта.

- определить годовые затраты на эксплуатацию учебной площадки, здания администрации, оборудования, учебного транспорта, заработную плату персонала;

- определить годовую сумму расходов на обучение детей, составив смету затрат;

- определить величину доходов как сумму денежных поступлений (оплата занятий по выходным дням);

- рассчитать прибыль, налоги, платежи в бюджет;

- определить экономическую эффективность создание автогородка, учитывая так же социально-общественную эффективность мероприятия.

1. Определение суммы капитальных вложений

Капитальные вложения (инвестиции) - это денежные средства, направляемые на создание новых и модернизацию действующих основных производственных фондов: зданий, сооружений производственного назначения, механизмов и оборудования, транспортных средств и пр.

При строительстве площадки «Автогородок» капитальными вложениями являются затраты на строительство учебной площадки, приобретение детских ТС и другого специального оборудования.

Для того, чтобы определить стоимость строительства учебной площадки необходимо составить сводный сметный расчет. При составлении данного расчета использовались укрупненные показатели сметной стоимости строительства. Основанием для составления сводного сметного расчета служат локальные сметы и сметные расчеты для услуг по г. Красноярску. Отдельно рассмотрим смету на технические средства регулирования дорожного движения на основе расценок по г.Красноярска. Размер проектируемой площадки составит 45х25 м.

В результате расчета капитальные вложения в строительство автогородка (K_1) составили:

$$K_1 = 2215,5 \text{ тыс. руб.}$$

Сводная смета представлена в таблице .

Рассчитаем капитальные вложения, которые необходимы для строительства помещения, в котором будет размещаться администрация площадки, а также кассы (K_2). Рассчитывать будем исходя из площади помещения, которая составляет 30 м², и средней стоимости строительства помещения под ключ:

$$K_2 = 408 \text{ тыс. руб.}$$

Таблица 1.14 – Расчет стоимости строительства «Автогородка»

№ п/п	Наименование работ и прочих затрат	Ед. изм.	Кол- во ед. изм	Стоимость, руб.	
				ед. изм., руб.	Всего, тыс. руб.
1	Формирование строительной площадки с учетом подсыпки земли	м ²	1000	59,9	59,90
2	Устройство дорожной одежды с подстилающими слоями	м ²	500	810	405
3	Установка ограждения площадки	п.м.	140	291	40,74
4	Устройство освещения	км	0,1	2379000	237,9
5	Дорожная разметка	м ²	50	405	36,45
6	Установка переносных конусов	шт.	20	178,2	3,56
7	Установка бортового камня	п.м.	200	340,2	68,04
8	Оформление газона	м ²	700	22,35	15,64
9	Установка технических средств организации дорожного движения				1165,50
10	Технический надзор				32
11	Проектные и организационные расчёты				65
12	Непредвиденные работы и затраты				100
13	Всего по смете				2229,73
14	Возвратные суммы				14,23
15	Капитальные вложения				2215,5

Для того чтобы рассчитать капитальные вложения в детские ТС (K_3), необходимо определить количество ТС их вид и их примерную рыночную стоимость. Проанализировав данные пункты, было почтито необходимое количество ТС и рассчитана сводная смета для покупки детских ТС, которая представлена в таблице.

Таким образом, капиталовложения по покупке необходимого количества ТС для обучения детей составляют:

$$K_3=433 \text{ тыс. руб.}$$

Таблица 1.15 – Сумма затрат на покупку детских ТС

№ п/п	Наименование транспортного средства	Ед. изм	Кол- во ед. изм.	Стоимость, руб.	
				Ед. изм., руб.	Всего тыс. руб.
1	Электроскутер	шт	10	10000	100
2	Электроавтомобиль (аккумуляторный)	шт	10	15000	150
3	Велосипед 3-х колесный	шт	10	6800	68
4	Велосипед	шт	10	9500	95
5	Самокат	шт	5	4000	20
				Итого:	433

Общая сумма капитальных вложений в реализацию проекта по строительству площадки «Автогородок» рассчитывается по следующей формуле:

$$K=K_1+K_2+K_3, \quad (2)$$

$$K=2215,5 + 433 + 408 = 3056,5 \text{ тыс. руб.}$$

2. Затраты на эксплуатацию учебной площадки

Расходы на использование площадки «Автогородок» рассчитываются на один год. Эксплуатационные расходы являются важной составляющей, которую следует учитывать при экономическом обосновании строительства автогородка. Они включают в себя затраты на текущий ремонт и содержание площадки, рассчитываются по формуле:

$$C_1= 0,02 \cdot K, \quad (3)$$

$$C_1 = 0,02 \cdot 3056,5 = 61,13 \text{ тыс. руб.}$$

Материальные затраты ($M_{пл}$) и затраты на оплату труда ($M_{зп}$) составляют примерно по половине эксплуатационных расходов, следовательно $M_{пл} = 30,565$ тыс. руб. и $M_{зп} = 30,565$ тыс. руб.

Амортизационные отчисления рассчитываются, учитывая стоимость капитальных вложений в строительство учебной площадки (К) и срок службы (Тсл), который принимается равным 20 лет:

$$A_{\text{пл}}=3056,5/20=152,83 \text{ тыс. руб.}$$

3. Затраты на эксплуатацию учебных автомобилей

Для того, чтобы обслуживать детские ТС необходимы затраты на электричество, смазочные и эксплуатационные материалы, восстановление износа шин, на текущий ремонт и обслуживание ТС, амортизационные отчисления.

Затраты на электроэнергию рассчитываются по формуле:

$$З_{\text{э}}=M \cdot N \cdot D_{\text{р}} \cdot T \cdot Ц_{\text{э}}, \quad (4)$$

где M- потребление электроэнергии, M = 0,25 кВт-ч;

N - количество электрических ТС, N = 20 шт.;

D_р- количество дней работы в году, D_р=210;

T- количество часов работы в день, T = 8 ч.;

Ц_э- стоимость одного кВт-ч, Ц_э = 3,05 руб.

$$З_{\text{э}}= 0,25 \cdot 20 \cdot 210 \cdot 8 \cdot 3,05=25,62 \text{ тыс. руб.}$$

Затраты на смазочные и эксплуатационные материалы, а так же износ шин принимаем в размере 2% от стоимости детских ТС:

$$З_{\text{см}}=0,02 \cdot 433=8,66 \text{ тыс. руб.}$$

Затраты на техобслуживание и ремонт автомобилей принимаем в размере 3% от стоимости детского транспорта:

$$З_{тр} = 0,03 \cdot 433 = 12,99 \text{ тыс. руб.}$$

В составе затрат на ТО и ТР примерно половину составляют материальные затраты (6,49 тыс. руб.) и столько же затраты на оплату труда ремонтных рабочих.

Амортизационные отчисления на восстановление износа ТС рассчитываются, по формуле: исходя из их стоимости и срока службы (7 лет):

$$A_{ТС} = \frac{K_3}{T_{сл}}, \quad (5)$$

где $T_{сл}$ – срок службы ТС, $T_{сл} = 7$ лет.

$$A_{ТС} = \frac{433}{7} = 61,86 \text{ тыс. руб.}$$

Результаты расчёта затрат на эксплуатацию ТС представлены в таблице.

Таблица 1.16 – Затраты по эксплуатации детского транспорта

№ п/п	Наименование работ и затрат	Годовая сумма затрат, тыс. руб.	Оплата труда	Материальные затраты	Амортизация
1	Электроэнергия	25,62	-	25,62	-
2	Смазочные и прочие эксплуатационные материалы	8,66	-	8,66	-
3	Затраты на техобслуживание и ремонт	12,99	6,49	6,49	-
4	Амортизационные отчисления	61,86	-	-	61,86
	Итого С ₂	109,13	6,49	47,27	61,86

Суммарные затраты по эксплуатации автомобилей

$$C_2 = Z_э + Z_{CM} + Z_{тр} + A_{авт}, \quad (6)$$

$$C_2 = 25,6 + 8,66 + 12,99 + 61,86 = 109,13 \text{ тыс. руб.}$$

4. Заработная плата персонала

Так как занятия на площадке будут проводиться под руководством ГИБДД, педагогов и волонтеров, то не требуется нанимать отдельного специалиста для этой должности. Для корректной работы необходимо, чтобы был организатор – директор площадки «Автогородок», который бы решал текущие вопросы. Организацией бухгалтерии занимались бы наемные сотрудники по мере необходимости.

Продажей билетов по выходным и праздничным дням будет заниматься нанятый сотрудник – кассир. Для обеспечения безопасности объекта необходимо 4 охранника. Также для эксплуатации площадки необходим дворник.

Расчет годового фонда оплаты труда представлен в таблице.

Таблица 1.17 – Смета годового фонда оплаты труда

№ п/п	Наименование должности	Кол-во чел.	Месячный оклад, тыс. руб.	Зарплата за год, тыс. руб.
1	Организатор-директор	1	30	360
2	Работник бухгалтерии	1	15	180
3	Охранник	4	15	720
4	Дворник	1	15	180
5	Кассир	2	20	480
	Итого C_3			1920

Таким образом, годовой фонд заработной платы составляет 1 920 тыс. руб.

5. Затраты по эксплуатации помещения

Затраты на воду (Z_B) для технических и хозяйственно-бытовых нужд рассчитываются по следующей формуле:

$$Z_B = (12 \cdot N_{\text{ХОЗ}} \cdot N_C + 305 \cdot S \cdot N_{\text{ТЕХ}}) \cdot C_B, \quad (7)$$

где 12-количество месяцев в году;

$N_{\text{ХОЗ}}$ - месячная норма расхода воды на хозяйственные нужды, $N_{\text{ХОЗ}} = 0,23 \text{ м}^3$ на 1 работника;

N_C - списочное количество работников, $N_C = 9$ чел.;

305- количество рабочих дней в году;

S - площадь помещения, $S = 30 \text{ м}^2$;

$N_{\text{ТЕХ}}$ - дневная норма расхода воды на технические нужды в расчете на 1 м^3 , $N_{\text{ТЕХ}} = 0,0015 \text{ м}^3$;

C_B - цена одного м^3 воды, $C_B = 26,09$ руб..

$$Z_B = (12 \cdot 0,23 \cdot 9 + 305 \cdot 30 \cdot 0,0015) \cdot 26,09 = 1,006 \text{ тыс. руб.}$$

Затраты на отопление рассчитываются по формуле:

$$Z_{\text{ОТ}} = N_{\text{ОТ}} \cdot S \cdot C_{\text{Г}}, \quad (8)$$

где $N_{\text{ОТ}}$ - норма расхода Гкал на кв.м.; $N_{\text{ОТ}} = 0,1$ Гкал;

S - площадь помещения;

$C_{\text{Г}}$ - цена одной Гкал, $C_{\text{Г}} = 1766,50$ руб.

$$Z_{\text{ОТ}} = 0,1 \cdot 30 \cdot 1766,50 = 5,29 \text{ тыс. руб.}$$

Расчёт затрат на электроэнергию производится следующим образом:

$$Z_{\text{Э}} = N_{\text{Э}} \cdot S \cdot T_{\text{ОСВ}} \cdot D_{\text{Р}} \cdot C_{\text{ОТ}}, \quad (9)$$

где $N_{\text{Э}}$ - норма расхода электроэнергии на 1 кв.м. помещения в час, кВт;

S - площадь помещения;

$T_{\text{ОСВ}}$ - количество темных часов в день, $T_{\text{ОСВ}}=5$ ч.;

$D_{\text{Р}}$ - количество дней работы в году, $D_{\text{Р}}=305$;

$C_{\text{ОТ}}$ - цена одного кВт-ч, $C_{\text{ОТ}} = 3,05$ руб.

$$Z_{\text{Э}} = 0,15 \cdot 30 \cdot 5 \cdot 305 \cdot 3,05 = 3,9 \text{ тыс. руб.}$$

Плата за Интернет составляет 1500 руб.

Канцелярские, почтово-телеграфные расходы и затраты на материалы для хозяйственных нужд составляют 9,5 тыс. руб. в год.

Затраты на текущий ремонт помещения определяются по норме 2% в год от стоимости помещения:

$$Z_{\text{ТР}} = 0,02 \cdot 408 = 8,16 \text{ тыс. руб.}$$

Половину этой суммы составляют материальные затраты 4,08 тыс. руб., другая половина – это оплата труда рабочих.

Амортизационные отчисления при сроке службы помещения 20 лет составляют:

$$A_{\text{ПОМ}} = 408/20 = 20,4 \text{ тыс. руб.}$$

6. Определение ущерба от ДТП

Для оценки потерь из-за выбытия человека из сферы материального производства используется метод общих доходов. Основой этого метода является выражение в денежной форме экономической пользы, которую общество получит благодаря тому, что предотвратит гибель человека в ДТП.

При таком подходе собственное потребление человека рассматривается как составная часть государственной прибыли, полученной от производственной и социально-экономической деятельности отдельных граждан.

$$C_{\text{ДТП}} = N_c Y_c + N_p Y_p + N_m Y_m, \quad (10)$$

где Y_c , Y_p , Y_m - величина среднего ущерба соответственно от гибели человека, ранения человека, повреждения автотранспортных средств;

N_c , N_p , N_m - соответственно количество погибших, раненых, поврежденных автотранспортных средств.

По данным ГИБДД за 2020 г. в Красноярском крае:

-погибло 15 детей = N_c ;

-ранено 342 детей = N_p ;

-произошло 316 ДТП с участием детей = $N_{\text{ДТП}}$.

Определяем общий ущерб:

$$C_{\text{ДТП}} = 898 \cdot 15 + 482 \cdot 342 + 316 \cdot 86 / 316 = 178,4 \text{ тыс.руб.}$$

По статистике на 10000 транспортных средств в год приходится 60 ДТП.

Средний ущерб на 1 транспортное средство (1 водитель):

$$Y_{\text{уд}} = 178,4 \cdot 60 / 10000 = 1,07 \text{ тыс.руб.}$$

Снижение ущерба от ДТП в результате обучения детей безопасному вождению:

$$\Delta_{\text{ДТП}} = C_{\text{ДТП}} \cdot d, \quad (11)$$

где $d = 0,5$.

$$\text{Э}_{\text{ДТП}} = 178,4 \cdot 0,5 = 89,2 \text{ тыс.руб.}$$

7. Расчет экономической эффективности строительства площадки «Автогородок»

Для того, чтобы определить эффективность мероприятия по строительству площадки «Автогород», необходимо рассмотреть полученную в результате коммерческой деятельности прибыль автогородка и рассчитать налоги.

Целью дополнительных услуг является формирование у ребенка в игровой форме правильной модели поведения на улицах и дорогах города в качестве водителя. Занятия будут проводиться по пятницам и выходным дням, стоимость билета составит 350 р. за 1 час игры, в которую входит выбор любого ТС и костюма. Для безопасной игры разрешается находиться совместно на площадке не более 20 детям. Доходы от проведения внеурочных занятий составят:

$$Д = 8 \cdot 8 \cdot 20 \cdot 6 \cdot 350 = 2688 \text{ тыс. руб.}$$

где $2 \cdot 4 = 8$ дней работает автогородок на платной основе в месяц;

8- количество часов работы автогородка в день

20 - количество детских ТС;

6- месяцев работы автогородка в год.

Таблица 1.18 – Расчет прибыли и налогов

№ п/п	Наименование	Сумма тыс. руб.
1	Доходы брутто Дбр	2688
2	Налог на добавленную стоимость в доходах НДСдох	409,92
3	Доходы нетто Днетто	2278,08
4	Затраты брутто Збр	2539,9
5	Налог на добавленную стоимость в затратах НДСзатр	387,33
6	Затраты нетто Знетто	2152,57
7	НДС в бюджет	22,59
8	Балансовая прибыль	125,51
9	Налог на прибыль Нпр (20%)	25,10
10	Чистая прибыль Пч	100,41

Платежи в бюджет составляют 1710,7 тыс. руб.

Расчет чистого дисконтированного дохода реальной ценности проекта проводился с помощью табличной формы за расчетный период 5 лет.

Под оттоком денежных средств понимаются капитальные вложения в учебную площадку, помещение, автомобили, оборудование, которые были рассмотрены выше, в сумме 3056,5 тыс. руб.

Результат, приток денежных средств на первый год эксплуатации составил 100,41 тыс. руб. В связи с инфляцией чистая прибыль будет ежегодно вырастать примерно на 8%.

Вывод: В результате расчета получается положительное значение параметра чистого дисконтированного дохода, который будет равен 293,8 тыс. руб. Из этого следует, что проект строительства площадки «Автогородок» является эффективным.

Срок окупаемости проекта - это наиболее ранний момент времени в расчетном периоде, после которого чистый дисконтированный доход накопленным итогом становится неотрицательным. Срок окупаемости с учетом дисконтирования составляет 4,5 года.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В соответствии с заданием в данной выпускной квалификационной работе был произведен анализ деятельности отделения по пропаганде БДД Отдела МУ МВД РФ «Красноярское», в результате которого были выявлены слабые места в работе отделения, связанные не только с деятельностью отделения, но и с взаимодействием с другими субъектами пропаганды БДД.

В ходе работы были предложены следующие мероприятия:

- внедрение «безопасного маршрута школьника» в Яндекс.Карты, 2ГИС;
- разработку приложения по проверке знаний ПДД для гаджетов;
- пересмотр штатного расписания отделения;
- размещение интерактивных дисплеев на территории мест отдыха населения для проверки знаний ПДД;
- создание «Автогородка» на территории города, внедрение детских площадок в виде автогодков на территории дворов, детских садов, школ;
- разделение отделения по пропаганде БДД на пресс-службу ГИБДД и отдел по профилактике ДДТТ.

Предложенные мероприятия позволят обеспечить наглядность в работе по профилактике ДДТТ, повысить уровень правосознания граждан, пробудить интерес и привить знания ПДД детям и подросткам, а также актуализировать знания в данной области у взрослых участников мероприятий. Это в свою очередь окажет влияние на повышение эффективности деятельности отделения по пропаганде БДД и на уменьшение количества ДТП.

Экономическая оценка одного из мероприятий показала, что оно является эффективным.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Указ Президента Российской Федерации "О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения" (вместе с "Положением о Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД РФ») от 15.06.1998 № 711 // Официальный интернет-портал правовой информации. - с изм. и допол. в ред. от 19.02.2021.
2. Федеральный закон "О безопасности дорожного движения" от 10 декабря 1995 № 196 - ФЗ // Официальный интернет-портал правовой информации
3. Майоров, В. И. Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в Российской Федерации: теоретико-прикладные проблемы: Монография. — Челябинск: ГОУ ВПО ЧЮИ МВД России, 2008.
4. Федеральный закон «О полиции» от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ // Официальный интернет-портал правовой информации
5. Приказ МВД России "Об утверждении Наставления по организации деятельности Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения" от 29 декабря 2018 № 903 // Официальный интернет-портал правовой информации.
6. "ГУОБДД МВД России" Официальный сайт Госавтоинспекции [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://stat.gibdd.ru/>.
7. Справочник по безопасности дорожного движения (справочник, пособие) – М.РОСАВТОДОР, 2010. – 384 с.
8. Приказ МВД России "Об организации работы Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации по пропаганде безопасности дорожного движения" от 2 декабря 2003 № 930 // Официальный интернет-портал правовой информации.

9. Федеральный закон "О средствах массовой информации" от 27.12.1991 № 2124-1 // Официальный интернет-портал правовой информации. - с изм. и допол. в ред. от 01.01.2021.

10. Приказ МВД России «О порядке подготовки и размещения информации о деятельности Министерства внутренних дел Российской Федерации в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» от 26 февраля 2018 № 109 // Официальный интернет-портал правовой информации.

11. RYD - Responsible Young Drivers [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.rydwb.be/index.php>.

12. Институт безопасности дорожного движения «Панос Милонас» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.ioas.gr.

13. Опыт ФРГ по обеспечению безопасности дорожного движения // Платформа материалов Pandia.ru [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://pandia.ru/text/78/380/1808.php>.

14. Министерство образования Красноярского края [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://krao.ru/>.

ПРИЛОЖЕНИЕ А
Листы графической части

БР 23.03.01 - 2021 0000000.001 АД

Перв. примен.

Стр. №

Всего страниц

Подп. и дата

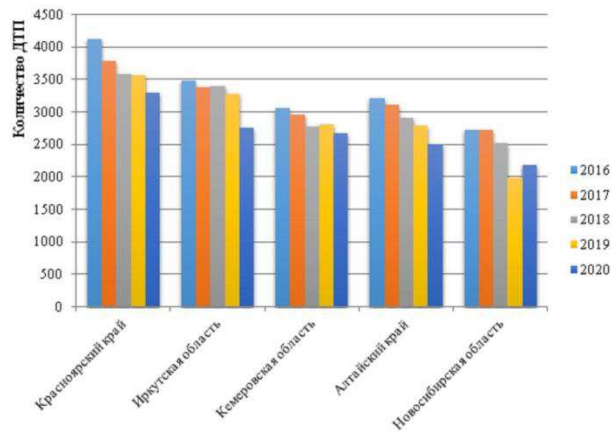
Подп. и дата

Подп. и дата

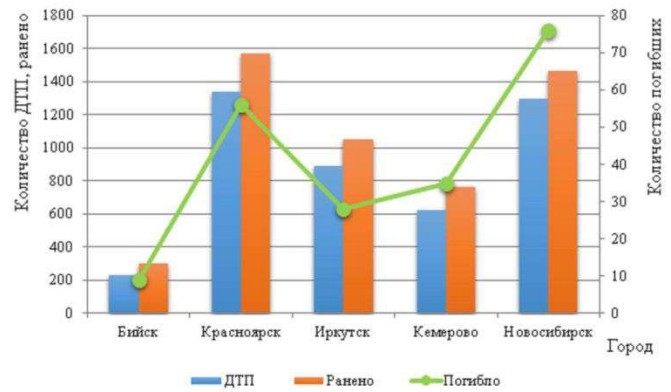
Подп. и дата

Подп. и дата

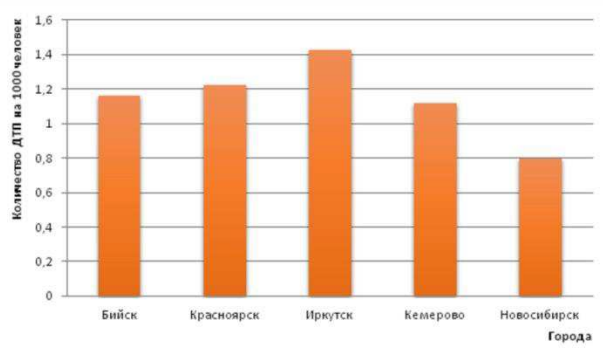
Распределение количества ДТП по СФО за 2016-2020 гг



Распределение ДТП, раненых и погибших по городам СФО за 2020 год



Распределение количества ДТП на 1000 человек по городам СФО за 2020 год



БР 23.03.01 - 2021 0000000.001 АД

Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата
Разраб.		Козыкина В.Ю.		
Проб.		Шадрин Н.В.		
Т.контр.				
И.контр.		Шадрин Н.В.		
Утв.		Воеводин Е.С.		

Распределение количества ДТП по СФО

Лит.	Масса	Масштаб
		1:1
Лист	Листов	1

Транспорт

Копировал

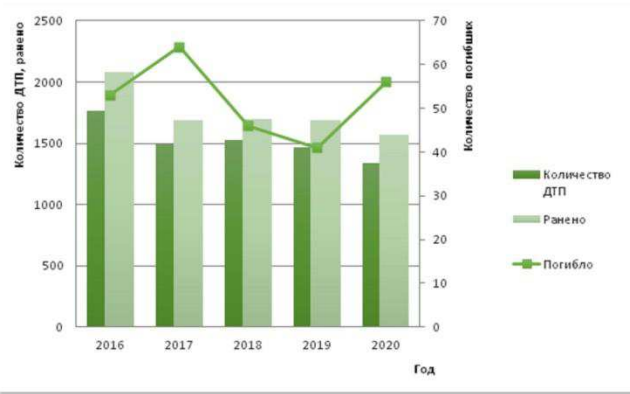
Формат А3

КОМПАС-3D v18.1 Учебная версия © 2019 ООО "АСКОН-Системы проектирования", Россия. Все права защищены. Инв. № подл. Подп. и дата. Взам. инв. №. Инв. № дубл. Подп. и дата.

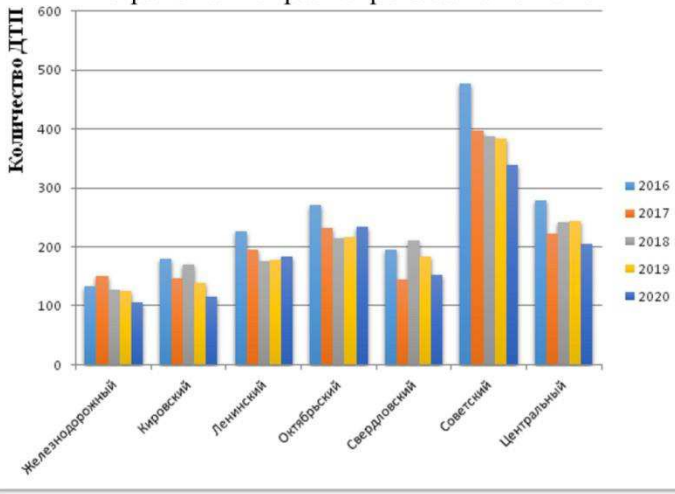
КОМПАС-30 v18.1 Учебная версия © 2019 ООО "АСКОН-Системы проектирования", Россия. Все права защищены.
 Идентификационный номер документа: БР 23.03.01 - 2021 000000.002 АД
 Имя файла: Имя.№ докл.
 Дата: Подп. и дата
 Стр. №: Стр. примен.

БР 23.03.01 - 2021 000000.002 АД

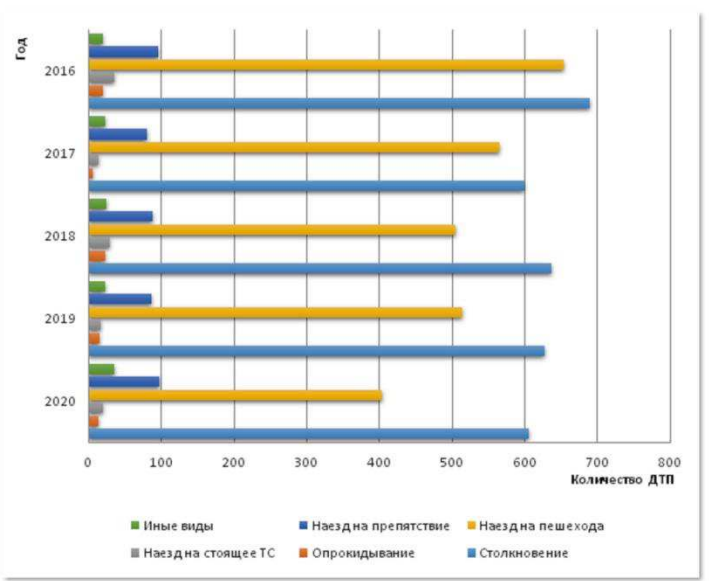
Распределение количества ДТП по г. Красноярску за 2016-2020 гг



Распределение количества ДТП по районам г.Красноярска за 2016-2020 гг



Распределение количества ДТП по видам происшествий в г.Красноярске



БР 23.03.01 - 2021 000000.002 АД

Распределение количества ДТП по г. Красноярску

Изм	Лист	№ докум.	Подп.	Дата
		Казыкина В.Ю.		
		Шадрин Н.В.		
Исполн.		Шадрин Н.В.		
Утв.		Воеводин Е.С.		

Лит.	Масштаб
	1:1
Лист	Листов
	1
Транспорт	
Формат	A3

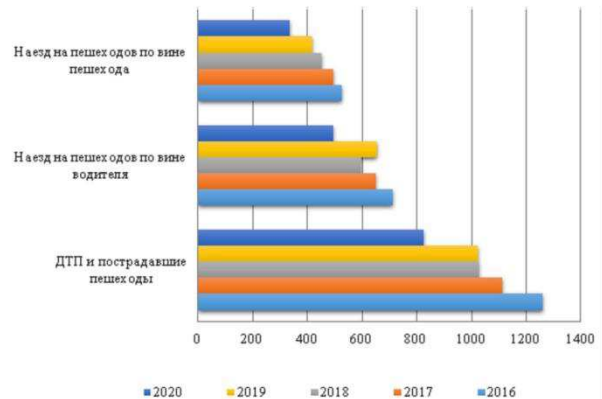
Копировал

Формат А3

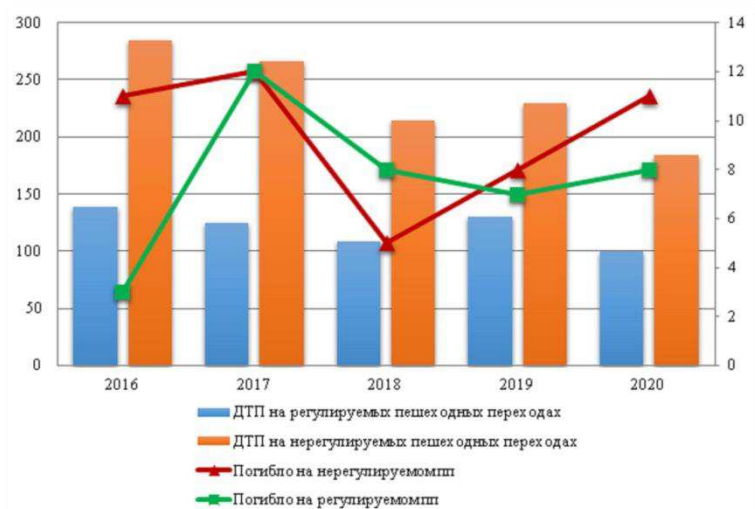
Не для коммерческого использования

БР 23.03.01 - 2021 000000.003 АД

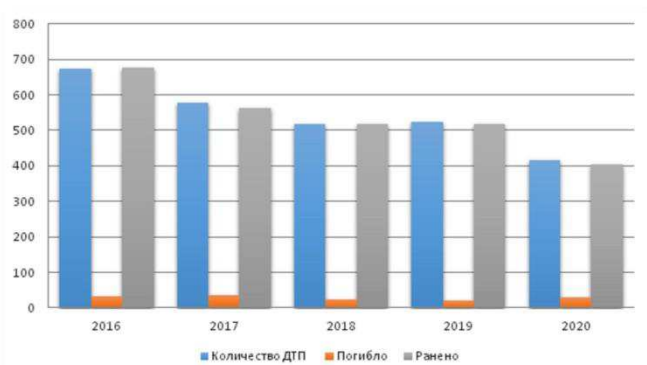
Количество ДТП с участием пешеходов по видам в Красноярском крае за 2016-2020 год



Количество ДТП и количество погибших на регулируемых и нерегулируемых пешеходных переходах



Количество с участием пешеходов по г. Красноярск



				БР 23.03.01 - 2021 000000.003 АД		
Изм. Лист	№ докум.	Подп.	Дата	Распределение количества ДТП с участием пешеходов по Красноярскому краю и г. Красноярску	Лист	Масштаб
Разраб.	Казыкина В.Ю.					1:1
Пров.	Шадрин Н.В.				Лист	Листов 1
Т.контр.					Транспорт	
И.контр.	Шадрин Н.В.					
Утв.	Воеводин Е.С.			Копировал		

КОМПАС-3D v18.1 Учебная версия © 2019 ООО "АСКОН-Системы проектирования", Россия. Все права защищены.
 Инв. № подл. Подл. и дата. Инв. № подл. Подл. и дата.

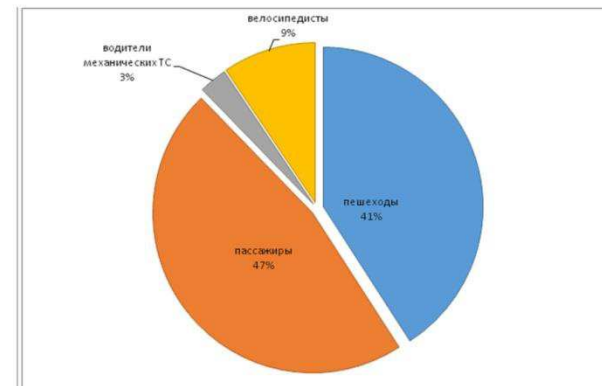
Не для коммерческого использования

БР 23.03.01 - 2021 0000000.004 АД

Аварийность в Красноярском крае с участием детей и подростков в возрасте до 16 лет за период 2004-2020 гг



Распределение ДТП с пострадавшими детьми по категориям участников в возрасте до 16 лет за 2020 год



Динамика сокращения числа погибших детей по г. Красноярску



БР 23.03.01 - 2021 0000000.004 АД

Изм.	Лист	№ докум.	Подп.	Дата	Распределение количества ДТП с участием несовершеннолетних детей по Красноярскому краю и г. Красноярску	Лит	Масса	Масштаб
								1:1
Разраб.		Казыкина В.Ю.						
Проб.		Шадрин Н.В.						
Т.контр.						Лист	Листов	1
И.контр.		Шадрин Н.В.				Транспорт		
Утв.		Воеводян Е.С.						

Листов примен.

Строч. №

Лист и дата

Лист и дата

Лист и дата

Лист и дата

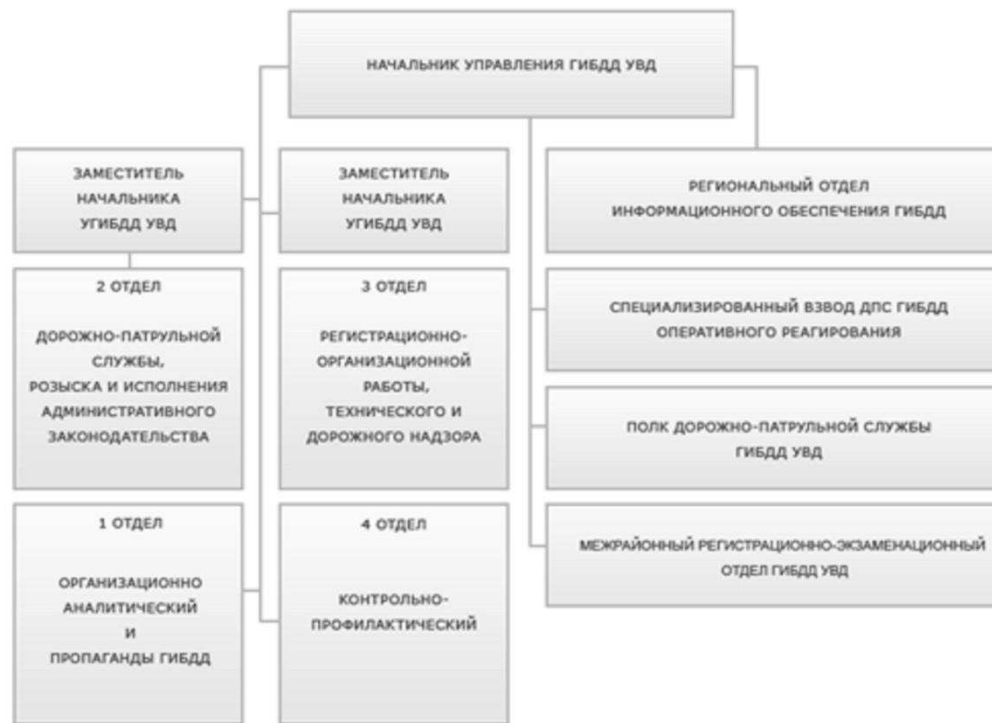
Не для коммерческого использования

Копировал

Формат А3

БР 23.03.01 - 2021 000000.005 АД

Схема структуры ГИБДД



КОМПАС-3D v8.1 Учебная версия © 2019 ООО "АСКОН-Системы проектирования", Россия. Все права защищены

Перв. примен.

Справа. №

Подп. и дата

Взам. инд. №

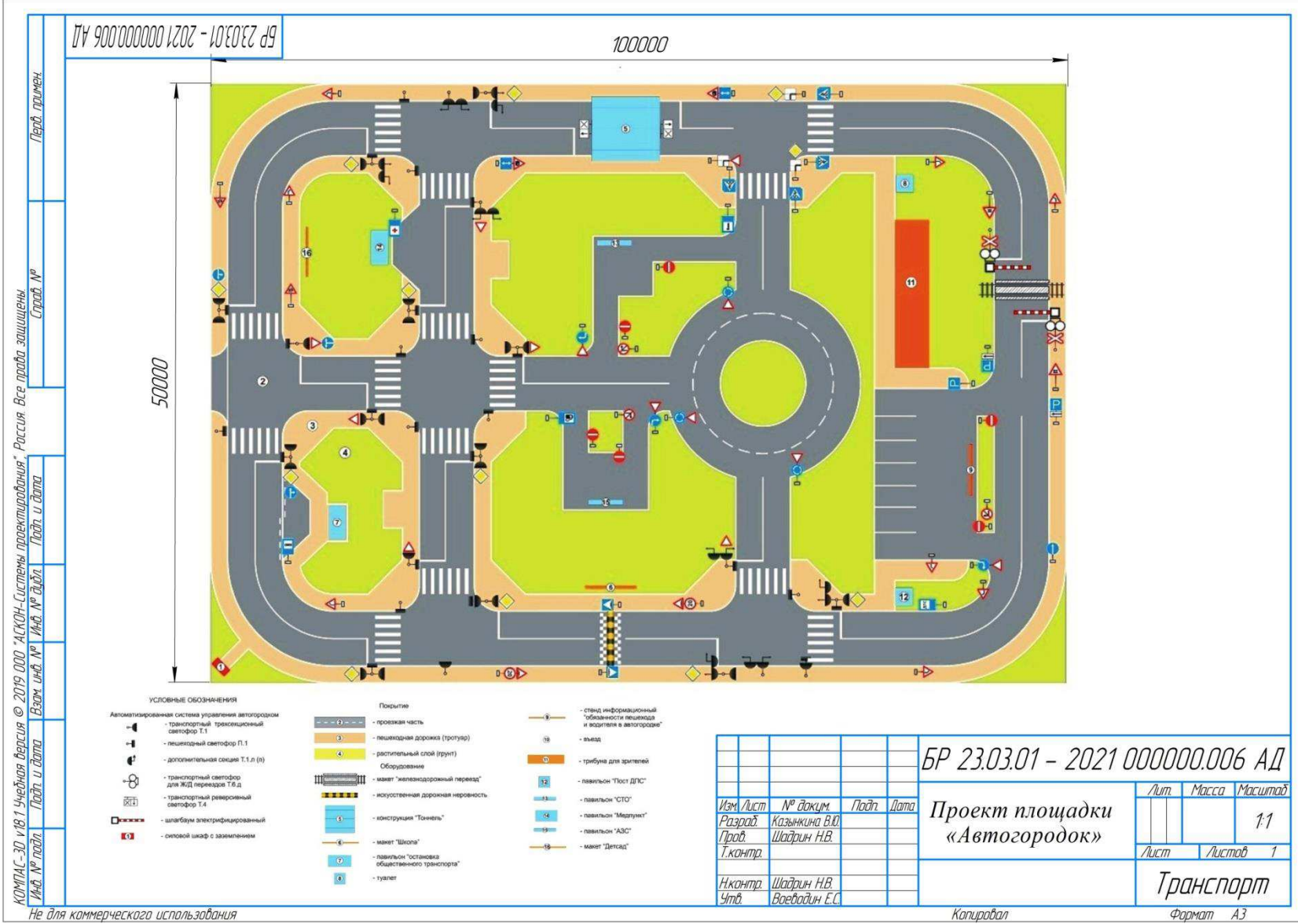
Инд. № подл.

Не для коммерческого использования

				БР 23.03.01 - 2021 000000.005 АД		
Изм./Лист	№ докум.	Подп.	Дата	Схема структуры ГИБДД	Лист	Масштаб
Разраб.	Козынкина В.Ю.					1:1
Проб.	Шабрин Н.В.				Лист	Листов
Т.контр.						1
Исполн.	Шабрин Н.В.			Транспорт		
Утв.	Воеводин Е.С.			Формат А3		

Копировал

Формат А3

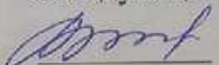


ПРИЛОЖЕНИЕ Б
Презентационный материал

Федеральное государственное автономное
образовательное учреждение
высшего образования
«СИБИРСКИЙ ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
Политехнический институт
Кафедра «Транспорт»

УТВЕРЖДАЮ

Заведующий кафедрой

 Е.С. Воеводин


«15» июня 2021 г.

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

23.03.01 – Технология транспортных процессов

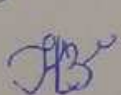
**«Повышение эффективности деятельности отделения по пропаганде
безопасности дорожного движения Отдела ГИБДД МУ МВД России
«Красноярское»»**

Руководитель

 15.06.21.

ст. преподаватель Н.В. Шадрин

Выпускник

 14.06.2021

В.Ю. Казынкина

Консультант



доцент, канд. техн. наук Е.С. Воеводин

Красноярск 2021