

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ
ІШКІ ІСТЕР МИНИСТРЛІГІ

МАҚАН ЕСБОЛАТОВ атындағы
АЛМАТЫ АКАДЕМИЯСЫ

БОЛАШАҚ ҰРПАҚ ҮШІН ҚАУІПСІЗ ЖОЛ

халықаралық ғылыми- тәжірибелік конференция материалдары
(2025 жылғы 28 маусым)

БЕЗОПАСНАЯ ДОРОГА ДЛЯ БУДУЩИХ ПОКОЛЕНИЙ

материалы международной научно-практической конференции
(28 июня 2025 года)

Алматы 2025

УДК 34
ББК 67
Б73

Жауапты редактор:

Ж.Р. Дильбарханова – Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы
Алматы академиясы бастығының орынбасары,
профессор, з.ғ.д., полиция полковнигі

Редакция алқасы:

Коржумбаева Т.М., Сапаров Ж.Ж., Санапиянова А.Н.

Б73 Болашақ ұрпақ үшін қауіпсіз жол атты халықаралық ғыл.-тәж. конф. мат-ры (2025 ж. 28 маусым) =
Безопасная дорога для будущих поколений: мат-лы межд. науч.-практ. конф. (28 июня 2025 г.). – Алматы:
Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясының ҒЗжРБЖҰБ, 2025 – 150 б.

ISBN 978-601-360-189-2

Жинақта халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференция қатысушыларының «Болашақ ұрпақ үшін қауіпсіз жол» атты тақырыбындағы баяндамалары ұсынылған. Жинақ ішкі істер органдары жүйесінің оқу орындарының курсанттарына, магистранттарына және оқытушыларына, практикалық қызметкерлерге арналған.

В сборнике представлены доклады участников международной научно-практической конференции: «Безопасная дорога для будущих поколений». Сборник рассчитан на курсантов, магистрантов и преподавателей учебных заведений системы органов внутренних дел, практических работников.

*Жинақтағы материалдар автордың редакциясымен берілді.
Материалы, публикуемые в сборнике, даны в авторской редакции.*

УДК 34
ББК 67

ISBN 978-601-360-189-2

© Қазақстан Республикасы
ІІМ М. Есболатов атындағы
Алматы академиясы, 2025

**«Болашақ ұрпақ үшін қауіпсіз жол» атты
халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференция
БАҒДАРЛАМАСЫ**

Өткізу күні	2025 жылдың 28 маусым (А. Байтұрсынова атынд. залында, 4 қаб.)
Өткізу орны	Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы (Қазақстан Республикасы, Алматы қ. Өтепов көшесі, 29)
Формат	Аралас (онлайн/оффлайн)
Басталуы	сағат 10:00-де. (Астана қ. уақыты бойынша)
10.05 – 13.10	Пленарлық отырыс
13.00 – 13.30	Үзіліс
13.30 – 15.00	Конференция жұмысы
15.00 – 15.15	Конференция жұмысын қорытындылау және аяқтау
Есеп беру уақыты	10 минутқа дейін
Модератор	Коржумбаева Тамара Муслимовна Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы әкімшілік-құқықтық пәндер кафедрасының бастығы, з.ғ.к., профессор, полиция полковнигі

Құттықтау сөзі

10.00 – 10.10	Кобландин Калижан Женисбекович Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясының бастығы полиция полковнигі
10.10 – 10.20	Кениспаев Алибек Айнабекович Қазақстан Республикасы ІІМ Әкімшілік полиция комитеті төрағасының орын-басары полиция полковнигі

Пленарлық отырыс

Сөйлеу уақыты	Спикерлер	Баяндама тақырыптары
10.20 – 10.30	Тураев Баходир Хатамович Ташкент мемлекеттік көлік университетінің Халықаралық ынтымақтастық жөніндегі проректоры, э.ғ.д., профессор	Халықаралық тәжірибеге енгізудің «Нулевой смертности» (Vision Zero): ТМД елдерінде тәсілдің қолданылуы
10.30 – 10.40	Аманбаев Сабит Шаяхметович Қазақстан автокөлік одағының бас директоры	Организационные причины возникновения дорожно-транспортных происшествий и пути их снижения
10.40 – 10.50	Маткеримов Таалайбек Ысманалиевич И. Раззакова атындағы Қырғыз мемлекеттік техникалық университетінің көлік және робототехника институтының директоры, т.ғ.д., профессор	Состояние безопасности дорожного движения в Кыргызской Республике
10.50 – 11.00	Масанов Арыстан Жоланович Қазақ жол қозғалысы қауіпсіздігі ғылыми-зерттеу институты директоры	Об оценке рисков безопасности движения дорожной инфраструктуры
11.00 – 11.10	Алипов Маулен Токтарбаевич Қазақстан Республикасының Көлік министрлігі автомобиль жолдары комитеті «Жол активтері сапасының ұлттық орталығы» Алматы қаласы бойынша филиалының директоры	Жол-көлік оқиғаларынан болатын өлім-жітімнің жоғары деңгейі

11.10 – 11.20	Иманбаев Мурат Серикович Қазақстан Республикасы ІІМ Әкімшілік полиция комитеті жол қауіпсіздігі басқармасының бастығы, полиция полковнигі	К вопросу «Принимаемые меры в сфере обеспечения безопасности дорожного движения»
11.20 – 11.30	Салимгерей Арон Аманжолович Әл-Фараби атындағы Қазақ Ұлттық Университетінің Г.С. Сапарғалиев атындағы мемлекет және құқық Институтының директоры, з.ғ.к., доцент	О нарушениях законодательства о приоритете человеческой жизни в дорожно-транспортных отношениях в Республике Казахстан
11.30 – 11.40	Вахитова Лилия Владимировна М. Тынышпаев атындағы АЛТ Университеттің Көлік қызметтері және бизнес кафедрасының қауымдастырылған профессоры, т.ғ.к., доцент, Абибуллаев Серик Шинбулатович М. Тынышпаев атындағы АЛТ Университеттің Көлік қызметтері және бизнес кафедрасының қауымдастырылған профессоры, т.ғ.к.	Анализ состояния безопасности на железнодорожных переездах Республики Казахстан
11.50 – 12.00	Таженов Аскар Даулетханович Қазақстан Республикасы ІІМ Әкімшілік полиция комитетінің әкімшілік практика басқармасының бастығы, полиция полковнигі	Последние изменения в Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях в сфере дорожной безопасности
12.00 – 12.10	Сисенбаев Ренат Маратович «МАИЯ и К» автомектебінің директоры	Роль автошкол в формировании устойчивой культуры дорожной безопасности
12.10 – 12.20	Нохатов Мухтар Аралбаевич Л. Гончарова атындағы Қазақ автомобиль-жол институтының көлік техникасы және тасымалдауды ұйымдастыру кафедрасының оқытушысы, докторант	Қалалық көше-жол тораптарында өткізу қабілетінің артыру әдістерін талдау
12.20 – 12.25	Алдияров Ерлан Тойбазарович Қазақстан Республикасы ІІМ М. Бөкенбаева атындағы Ақтөбе заң институтының көлік объектілеріндегі қауіпсіздікті ұйымдастыру кафедрасының бастығы полиция подполковнигі	Қалалық циклде мотокөліктегі қозғалыс қауіпсіздігінің өзекті мәселелері
12.25 – 12.30	Коржумбаева Тамара Муслимовна Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы әкімшілік-құқықтық пәндер кафедрасының бастығы, з.ғ.к., профессор, полиция полковнигі	Современные приоритеты дорожной безопасности в Казахстане: вызовы, нормативные инициативы и перспективы
12.30 – 12.35	Кобдикова Шамсигуль Мадениетовна Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы әкімшілік-құқықтық пәндер кафедрасының профессоры, т.ғ.д.	От реакции к проактивности: применение методов предиктивного анализа для снижения уровня аварийности на дорогах
12.35 – 12.40	Культемирова Лейла Тимуровна Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы әкімшілік-құқықтық пәндер кафедрасының профессоры, з.ғ.к., қауымдастырылған профессор (доцент)	Современные международные тенденции в обеспечении безопасности дорожного движения
12.40 – 12.45	Батырбаев Адылхан Кошкенович Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы қылмыстық	Көліктегі қылмыстық құқық бұзушылықтарды жасаудың себептері мен шарттары

	құқық және криминология кафедрасының профессоры, з.ғ.к.	
12.45 – 12.50	Курбанов Ролан Диасович Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы әкімшілік-құқықтық пәндер кафедрасының бастығының орынбасары, полиция подполковнигі	Формирование устойчивой культуры дорожной безопасности среди молодёжи
12.50 – 13.00	Калыбеков Муслим Урисбекович Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы дене шынықтыру кафедрасының доценті полиция полковнигі	Профилактика дорожно-транспортных происшествий в Республике Казахстан
Үзіліс (13:00 – 13:30)		
13.30 – 13.45	Токсанова Майя Булатовна Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы құқық қорғау қызметін басқару кафедрасының бастығы, полиция полковнигі	Вопросы обучения детей правилам дорожного движения
13.45 – 13.50	Кадырова Рашида Турсуновна Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы киберқауіпсіздік және ақпараттық технологиялар кафедрасының бастығы полиция подполковнигі, Ендыбайұлы Ерлан Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы киберқауіпсіздік және ақпараттық технологиялар кафедрасының доценті, полиция майоры	Video analytics in urban policing: a vision for the next decade
13.50 – 13.55	Шоканова Евгения Владимировна Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы әкімшілік-құқықтық пәндер кафедрасының доценті, з.ғ.м., полиция полковнигі	Развитие инфраструктурных элементов безопасности дорожного движения в Республике Казахстан
14.00 – 14.05	Сананиянова Асель Нурсаиновна Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы әкімшілік-құқықтық пәндер кафедрасының доценті, з.ғ.м., полиция подполковнигі	Қазақстан Республикасындағы жол қозғалысын құқықтық реттеу: ұлттық практика және халықаралық стандарттар
14.05 – 14.10	Рюстемова Жанна Александровна Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясының жедел-іздістіру қызметі кафедрасының доценті, з.ғ.м., полиция подполковнигі	Проблемы и перспективы формирования устойчивой транспортной культуры
14.10 – 14.15	Арыстанғалиева Жұлдыз Ерлановна Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы Қылмыстық процесс және криминалистика кафедрасының аға оқытушысы, з.ғ.м., полиция майоры	Роль административной полиции в обеспечении безопасности дорожного движения: правовые и организационные аспекты
14.15 – 14.20	Мухаметкали Алишер Ануарович Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы жалпы білім беру пәндер кафедрасының аға оқытушысы	Автономия и контроль: философия свободы и регулирования в дорожном движении

	тарих магистрі, г.ғ.м.	
14.20 – 14.25	Тойлыев Толенды Мухитович Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы әкімшілік-құқықтық пәндер кафедрасының аға оқытушысы, з.ғ.м., полиция майоры	Қазақстан Республикасындағы жол қауіпсіздігінің өзекті мәселелері
14.25 – 14.30	Койшкен Ануар Талгатович Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы әкімшілік-құқықтық пәндер кафедрасының аға оқытушысы, з.ғ.м., полиция майоры	Административные меры как инструмент профилактики дорожно-транспортных происшествий
14.35 – 14.40	Турениязова Сания Жеткергеновна Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы әкімшілік-құқықтық пәндер кафедрасының аға оқытушысы, з.ғ.м., полиция подполковнигі	Болашақ ұрпақ үшін қауіпсіз жол: жаңа дәуірдің жауапкершілігі
14.40 – 14.45	Касен Жайнагуль Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы әкімшілік-құқықтық пәндер кафедрасының оқытушысы, з.ғ.м., полиция майоры	Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етудегі заманауи сын-қатерлер мен ба- сымдықтар: құқықтық, техни- калық және ұйымдастырушы- лық аспектілер
14.45 – 14.50	Ортамбаева Ляззат Нурланқызы Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы әкімшілік-құқықтық пәндер кафедрасының оқытушысы, з.ғ.м., полиция аға лейтенанты	Профилактика дорожно-транспортных правонарушений среди молодежи: современные подходы и вызовы
14.50 – 14.55	Анес Асем Кыргызбековна Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясының докторанты, з.ғ.м., полиция подполковнигі	Профилактика дорожно-транспортных происшествий: участие государственных органов, институтов гражданского общества и образовательных организаций
14.55 – 15.00	Даева Аида Асылбековна Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясының докторанты, з.ғ.м., полиция подполковнигі	Peculiarities of investigation of transportation accidents: comparative legal analysis of traffic accidents and aviation accidents
15.00 – 15.15	Конференция жұмысын қорытындылау және аяқтау	

ПРОГРАММА
международной научно-практической конференции
«Безопасная дорога для будущих поколений»

Дата проведения	28 июня 2025 года (зал им. А.Байтурсынова, 4 эт.)
Место проведения	Алматинская академия МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова (г. Алматы, Республика Казахстан, улица Утепова, 29)
Формат	Комбинированный (онлайн/оффлайн)
Начало	В 10.00 ч. (по времени г. Астана)
10.05 – 13.10	Пленарное заседание
13.00 – 13.30	Перерыв
13.30 – 15.00	Работа конференции
15.00 – 15.15	Подведение итогов и завершение работы конференции
Время доклада	До 10 минут
Модератор	Коржумбаева Тамара Муслимовна Начальник кафедры административно-правовых дисциплин Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова, к.ю.н., профессор, полковник полиции

Приветственное слово

10.00 – 10.10	Кобландин Калижан Женисбекович Начальник Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова полковник полиции
10.10 – 10.20	Кениспаев Алибек Айнабекович Заместитель председателя Комитета административной полиции МВД Республики Казахстан полковник полиции

Пленарное заседание

Время	Выступающие	Темы доклада
10.20 – 10.30	Тураев Баходир Хатамович Проректор по международному сотрудничеству Ташкентского государственного транспортного университета, д.э.н., профессор	Международный опыт внедрения «нулевой смертности» (Vision Zero): применимость подхода в странах СНГ
10.30 – 10.40	Аманбаев Сабит Шаяхметович Генеральный директор Союза автотранспортников Казахстана	Организационные причины возникновения дорожно-транспортных происшествий и предложения по решению проблем
10.40 – 10.50	Маткеримов Таалайбек Ысманалиевич Директор института Транспорта и робототехники Кыргызского государственного технического университета им. И. Раззакова, д.т.н., профессор	Состояние безопасности дорожного движения в Кыргызской Республике
10.50 – 11.00	Масанов Арыстан Жоланович Директор Казахского научно-исследовательского института безопасности дорожного движения	Об оценке рисков безопасности движения дорожной инфраструктуры
11.00 – 11.10	Алипов Маулен Токтарбаевич Директор филиала «Национальный центр качества дорожных активов» Комитета автомо-	Жол-көлік оқиғаларынан болатын өлім-жітімнің жоғары деңгейі

	бильных дорог Министерства транспорта Республики Казахстан по г. Алматы	
11.10 – 11.20	Иманбаев Мурат Серикович Начальник Управления дорожной безопасности Комитета административной полиции МВД Республики Казахстан полковник полиции	К вопросу «Принимаемые меры в сфере обеспечения безопасности дорожного движения»
11.20 – 11.30	Салимгерей Арон Аманжолович Директор Института государства и права им. Г.С. Сапаргалиева Казахского национального университета имени Аль-Фараби, к.ю.н., доцент	О нарушениях законодательства о приоритете человеческой жизни в дорожно-транспортных отношениях в Республике Казахстан
11.30 – 11.40	Вахитова Лилия Владимировна Ассоциированный профессор кафедры транспортных услуги и бизнес ALT Университета им. М. Тынышпаева, к.т.н., доцент Абибуллаев Серик Шинбулатович Ассоциированный профессор кафедры транспортных услуги и бизнес ALT Университета им. М. Тынышпаева, к.т.н.	Анализ состояния безопасности на железнодорожных переездах Республики Казахстан
11.50 – 12.00	Таженов Аскар Даулетханович Начальник Управления административной практики Комитета административной полиции МВД Республики Казахстан полковник полиции	Последние изменения в Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях в сфере дорожной безопасности
12.00 – 12.10	Сисенбаев Ренат Маратович Директор автошколы «МАИЯ и К»	Роль автошкол в формировании устойчивой культуры дорожной безопасности
12.10 – 12.20	Нохатов Мухтар Аралбаевич Преподаватель кафедры транспортная техника и организация перевозок Казахского автомобильно-дорожного института им. Л.Б. Гончарова докторант	Қалалық көше-жол тораптарында өткізу қабілетінің арттыру әдістерін талдау
12.20 – 12.25	Алдияров Ерлан Тойбазарович Начальник кафедры организации безопасности на объектах транспорта Актюбинского юридического института МВД Республики Казахстан им. М. Букенбаева подполковник полиции	Қалалық циклде мотокөліктегі қозғалыс қауіпсіздігінің өзекті мәселелері
12.25 – 12.30	Коржумбаева Тамара Муслимовна Начальник кафедры административно-правовых дисциплин Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова, к.ю.н., профессор, полковник полиции	Современные приоритеты дорожной безопасности в Казахстане: вызовы, нормативные инициативы и перспективы
12.30 – 12.35	Кобдикова Шамсигуль Мадениетовна Профессор кафедры административно-правовых дисциплин Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова, д.т.н.	От реакции к проактивности: применение методов предиктивного анализа для снижения уровня аварийности на дорогах
12.35 – 12.40	Культемирова Лейла Тимуровна Профессор кафедры административно-правовых дисциплин Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова, к.ю.н., ассоциированный профессор (доцент)	Современные международные тенденции в обеспечении безопасности дорожного движения

12.40 – 12.45	Батырбаев Адылхан Кошкенович Профессор кафедры уголовного права и криминологии Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова, к.ю.н.	Көліктегі қылмыстық құқық бұзушылықтарды жасаудың себептері мен шарттары
12.45 – 12.50	Курбанов Ролан Диасович Заместитель начальника кафедры Административно-правовых дисциплин Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова, подполковник полиции	Формирование устойчивой культуры дорожной безопасности среди молодежи
12.50 – 13.00	Калыбеков Муслим Урисбекович Доцент кафедры физической подготовки Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова полковник полиции	Профилактика дорожно-транспортных происшествий в Республике Казахстан
Перерыв (13:00-13:30)		
13.30 – 13.45	Токсанова Майя Булатовна Начальник кафедры управления правоохранительной деятельностью Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова, полковник полиции	Вопросы обучения детей правилам дорожного движения
13.45 – 13.50	Кадырова Рашида Турсуновна Начальник кафедры кибербезопасности и информационных технологий Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова подполковник полиции, Ендыбайұлы Ерлан Доцент кафедры кибербезопасности и информационных технологий Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова, майор полиции	Video analytics in urban policing: a vision for the next decade
13.50 – 13.55	Шоканова Евгения Владимировна Доцент кафедры административно-правовых дисциплин Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова, м.ю.н., полковник полиции	Развитие инфраструктурных элементов безопасности дорожного движения в Республике Казахстан
14.00 – 14.05	Сананиянова Асель Нурсаиновна Доцент кафедры административно-правовых дисциплин Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова, м.ю.н., полковник полиции	Қазақстан Республикасындағы жол қозғалысын құқықтық реттеу: ұлттық практика және халықаралық стандарттар
14.05 – 14.10	Рюстемова Жанна Александровна Доцент кафедры оперативно-розыскной деятельности Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова, м.ю.н., подполковник полиции	Проблемы и перспективы формирования устойчивой транспортной культуры
14.10 – 14.15	Арыстанғалиева Жұлдыз Ерлановна Старший преподаватель кафедры уголовного процесса и криминалистики Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова, м.ю.н., майор полиции	Роль административной полиции в обеспечении безопасности дорожного движения: правовые и организационные аспекты
14.15 – 14.20	Мухаметкали Алишер Ануарович Старший преподаватель кафедры общеобразовательных дисциплин Алматинской академии МВД Республики Казахстан	Автономия и контроль: философия свободы и регулирования в дорожном движении

	им. М. Есбулатова, магистр истории, м.г.н.	
14.20 – 14.25	Тойлыев Толенды Мухитович Старший преподаватель кафедры административно-правовых дисциплин Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова, м.ю.н., майор полиции	Қазақстан Республикасындағы жол қауіпсіздігінің өзекті мәселелері
14.25 – 14.30	Койшкен Ануар Талгатович Старший преподаватель кафедры административно-правовых дисциплин Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова, м.ю.н., майор полиции	Административные меры как инструмент профилактики дорожно-транспортных происшествий
14.35 – 14.40	Турениязова Сания Жеткергеновна Старший преподаватель кафедры административно-правовых дисциплин Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова, м.ю.н., подполковник полиции	Болашақ ұрпақ үшін қауіпсіз жол: жаңа дәуірдің жауапкершілігі
14.40 – 14.45	Касен Жайнагуль Преподаватель кафедры административно-правовых дисциплин Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова, м.ю.н., майор полиции	Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етудегі заманауи сын-кәтерлер мен басымдықтар: құқықтық, техникалық және ұйымдастырушылық аспектілер
14.45 – 14.50	Ортамбаева Ляззат Нурланқызы Преподаватель кафедры административно-правовых дисциплин Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова, м.ю.н., старший лейтенант полиции	Профилактика дорожно-транспортных правонарушений среди молодежи: современные подходы и вызовы
14.50 – 14.55	Анес Асем Кыргызбековна Докторант Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова, м.ю.н., подполковник полиции	Профилактика дорожно-транспортных происшествий: участие государственных органов, институтов гражданского общества и образовательных организаций
14.55 – 15.00	Даетова Аида Асылбековна Докторант Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова, м.ю.н., подполковник полиции	Peculiarities of investigation of transportation accidents: comparative legal analysis of traffic accidents and aviation accidents
15.00 – 15.15	Подведение итогов и завершение работы конференции	

**«Болашақ ұрпақ үшін қауіпсіз жол» атты
халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференциясының
ҚАТЫСУШЫЛАР ТІЗІМІ**

1	Кобландин Калижан Женисбекович	Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясының бастығы полиция полковнигі
2	Кениспаев Алибек Айнабекович	Қазақстан Республикасы ІІМ Әкімшілік полиция комитеті төрағасының орынбасары полиция полковнигі
3	Дильбарханова Жаннат Рахимжановна	Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы бастығының орынбасары, з.ғ.д., профессор, полиция полковнигі
4	Бимолданов Ержан Малаевич	Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы бастығының орынбасары, з.ғ.к., профессор, полиция полковнигі
5	Жакупбеков Мурат Коныржанович	Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы бастығының орынбасары полиция полковнигі
6	Тураев Баходир Хатамович	Ташкент мемлекеттік көлік университетінің Халықаралық ынтымақтастық жөніндегі проректоры, э.ғ.д., профессор
7	Маткеримов Таалайбек Ысманалиевич	И. Раззакова атындағы.Қырғыз мемлекеттік техникалық университетінің Көлік және робототехника институтының директоры, т.ғ.д., профессор
8	Масанов Арыстан Жоланович	Қазақ жол қозғалысы қауіпсіздігі ғылыми-зерттеу институты директоры
9	Алипов Маулен Токтарбаевич	Қазақстан Республикасының Көлік министрлігі автомобиль жолдары комитеті «Жол активтері сапасының ұлттық орталығы» Алматы қаласы бойынша филиалының директоры
10	Иманбаев Мурат Серикович	Қазақстан Республикасы ІІМ Әкімшілік полиция комитеті жол қауіпсіздігі Басқармасының бастығы, полиция полковнигі
11	Мурзаханов Гани Ауезханович	«ҚазАвтоЖол» Ұлттық компаниясы» АҚ Алматы облыстық филиалының
12	Аманбаев Сабит Шаяхметович	Қазақстан автокөлік Одағының Бас директоры
13	Нохатов Мухтар Аралбаевич	Л. Гончарова атындағы Қазақ автомобиль-жол институтының көлік техникасы және тасымалдауды ұйымдастыру кафедрасының оқытушысы докторант
14	Салимгерей Арон Аманжолович	Әл-Фараби атындағы Қазақ Ұлттық Университетінің Г.С. Сапарғалиев атындағы мемлекет және құқық институтының директоры, з.ғ.к., доцент
15	Прокуров Алексей Николаевич	Директор ТОО «СМЭУ Алматы» ЖШС директоры
16	Вахитова Лилия Владимировна	М. Тынышпаев атындағы АЛТ Университеттің Көлік қызметтері және бизнес кафедрасының қауымдастырылған профессоры, т.ғ.к, доценты
17	Абибуллаев Серик Шинбулатович	М. Тынышпаев атындағы АЛТ Университеттің Көлік қызметтері және бизнес кафедрасының қауымдастырылған профессоры, т.ғ.к.
18	Таженов Аскар Даулетханович	Қазақстан Республикасы ІІМ Әкімшілік полиция комитетінің әкімшілік практика басқармасының бастығы полиция полковнигі
19	Сисенбаев Ренат Маратович	«МАЙЯ и К» автомектебінің директоры

20	Дюсекенова Тамаша Жумагалиевна	«МАЙЯ и К» автомектебінің әдістемелік жұмысын ұйымдастыру бойынша әдіскері
21	Коржумбаева Тамара Муслимовна	Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы әкімшілік-құқықтық пәндер кафедрасының бастығы, з.ғ.к., профессор, полиция полковнигі
22	Кобдикова Шамсигуль Мадениетовна	Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы әкімшілік-құқықтық пәндер кафедрасының профессоры, т.ғ.д.
23	Культемирова Лейла Тимуровна	Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы әкімшілік-құқықтық пәндер кафедрасының профессоры, з.ғ.к., қауымдастырылған профессор (доцент)
24	Алдияров Ерлан Тойбазарович	Қазақстан Республикасы ІІМ М. Бөкенбаева атындағы Ақтөбе заң институтының көлік объектілеріндегі қауіпсіздікті ұйымдастыру кафедрасының бастығы полиция подполковнигі
25	Батырбаев Адылхан Кошкенович	Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы қылмыстық құқық және криминология кафедрасының профессоры, з.ғ.к.
26	Курбанов Ролан Диасович	Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы әкімшілік-құқықтық пәндер кафедрасының бастығының орынбасары, полиция подполковнигі
27	Калыбеков Муслим Урисбекович	Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы дене шынықтыру кафедрасының доценті полиция полковнигі
28	Шоканова Евгения Владимировна	Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы әкімшілік-құқықтық пәндер кафедрасының доценті, з.ғ.м., полиция полковнигі
29	Сананиянова Асель Нурсайиновна	Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы әкімшілік-құқықтық пәндер кафедрасының доценті, з.ғ.м., полиция полковнигі
30	Токсанова Майя Булатовна	Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы Құқық қорғау қызметін басқару кафедрасының бастығы полиция полковнигі
31	Кадырова Рашида Турсуновна	Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы Киберқауіпсіздік және ақпараттық технологиялар кафедрасының бастығы полиция подполковнигі
32	Ендыбайұлы Ерлан	Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы Киберқауіпсіздік және ақпараттық технологиялар кафедрасының доценті полиция майоры
33	Рюстемова Жанна Александровна	Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясының жедел-іздістіру қызметі кафедрасының доценті, з.ғ.м., полиция подполковнигі
34	Арыстангалиева Жулдыз Ерлановна	Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы Қылмыстық процесс және криминалистика кафедрасының аға оқытушысы, з.ғ.м., полиция майоры
35	Мухаметкали Алишер Ануарович	Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы жалпы білім беру пәндер кафедрасының аға оқытушысы тарих магистрі, г.ғ.м.
36	Тойлыев Толенды Мухитович	Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы әкімшілік-құқықтық пәндер кафедрасының аға оқытушысы, з.ғ.м., полиция майоры
37	Койшкен Ануар Талгатович	Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы әкімшілік-құқықтық пәндер кафедрасы-

		ның аға оқытушысы, з.ғ.м., полиция майоры
38	Турениязова Сания Жеткергеновна	Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы әкімшілік-құқықтық пәндер кафедрасының аға оқытушысы, з.ғ.м., полиция подполковнигі
39	Касен Жайнагуль	Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы әкімшілік-құқықтық пәндер кафедрасының оқытушысы, з.ғ.м., полиция майоры
40	Ортамбаева Ләззат Нұрланқызы	Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясының әкімшілік-құқықтық пәндер кафедрасының оқытушысы, з.ғ.м., полиция аға лейтенанты
41	Анес Асем Кыргызбековна	Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясының докторанты, з.ғ.м., полиция подполковнигі
42	Даетова Аида Асылбековна	Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясының докторанты, з.ғ.м., полиция подполковнигі

СПИСОК УЧАСТНИКОВ
международной научно-практической конференции
«Безопасная дорога для будущих поколений»

1	Кобландин Калижан Женисбекович	Начальник Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова полковник полиции
2	Кениспаев Алибек Айнабекович	Заместитель председателя Комитета административной полиции МВД Республики Казахстан, полковник полиции
3	Дильбарханова Жаннат Рахимжановна	Заместитель начальника Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова, д.ю.н., профессор, полковник полиции
4	Бимолданов Ержан Малаевич	Заместитель начальника Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова, к.ю.н., профессор, полковник полиции
5	Жакупбеков Мурат Коныржанович	Заместитель начальника Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова полковник полиции
6	Тураев Баходир Хатамович	Проректор по международному сотрудничеству Ташкентского государственного транспортного университета, д.э.н., профессор
7	Маткеримов Таалайбек Ысманалиевич	Директор института транспорта и робототехники Кыргызского государственного технического университета им. И. Раззакова, д.т.н., профессор
8	Масанов Арыстан Жоланович	Директор Казахского научно-исследовательского института безопасности дорожного движения
9	Алипов Маулен Токтарбаевич	Директор филиала «Национальный центр качества дорожных активов» Комитета автомобильных дорог Министерства транспорта Республики Казахстан по г. Алматы
10	Иманбаев Мурат Серикович	Начальник Управления дорожной безопасности Комитета административной полиции МВД Республики Казахстан полковник полиции
11	Мурзаханов Гани Ауезханович	Директор Алматинского областного филиала АО «Национальная компания «КазАвтоЖол»
12	Аманбаев Сабит Шаяхметович	Генеральный директор Союза автотранспортников Казахстана
13	Нохатов Мухтар Аралбаевич	Преподаватель кафедры транспортная техника и организация перевозок Казахского автомобильно-дорожного института им. Л.Б. Гончарова, докторант
14	Салимгерей Арон Аманжолович	Директор Института государства и права имени Г.С. Сапаргалиева Казахского национального университета имени Аль-Фараби, к.ю.н., доцент
15	Прокуров Алексей Николаевич	Директор ТОО «СМЭУ Алматы»
16	Вахитова Лилия Владимировна	Ассоциированный профессор кафедры транспортные услуги и бизнес АЛТ Университета им. М. Тынышпаева, к.т.н., доцент
17	Абибуллаев Серик Шинбулатович	Ассоциированный профессор кафедры транспортные услуги и бизнес АЛТ Университета им. М. Тынышпаева, к.т.н.
18	Таженов Аскар Даулетханович	Начальник Управления административной практики Комитета административной полиции МВД Республики Казахстан, полковник полиции
19	Сисенбаев Ренат Маратович	Директор автошколы «МАЙЯ и К»
20	Дюсекенова	Методист по организации методической работы автошколы

	Тамаша Жумагалиевна	«МАЙЯ и К»
21	Коржумбаева Тамара Муслимовна	Начальник кафедры административно-правовых дисциплин Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова, к.ю.н., профессор, полковник полиции
22	Кобдикова Шамсигуль Мадениетовна	Профессор кафедры административно-правовых дисциплин Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова, д.т.н.
23	Культемирова Лейла Тимуровна	Профессор кафедры административно-правовых дисциплин Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова, к.ю.н., ассоциированный профессор (доцент)
24	Алдияров Ерлан Тойбазарович	Начальник кафедры организации безопасности на объектах транспорта Актюбинского юридического института МВД Республики Казахстан им. М. Букенбаева подполковник полиции
25	Батырбаев Адылхан Кошкенович	Профессор кафедры уголовного права и криминологии Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова, к.ю.н.
26	Курбанов Ролан Диасович	Заместитель начальника кафедры Административно-правовых дисциплин Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова подполковник полиции
27	Калыбеков Муслим Урисбекович	Доцент кафедры физической подготовки Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова полковник полиции
28	Шоканова Евгения Владимировна	Доцент кафедры административно-правовых дисциплин Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова, м.ю.н., полковник полиции
29	Сананиянова Асель Нурсаиновна	Доцент кафедры административно-правовых дисциплин Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова, м.ю.н., полковник полиции
30	Токсанова Майя Булатовна	Начальник кафедры управления правоохранительной деятельностью Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова полковник полиции
31	Кадырова Рашида Турсуновна	Начальник кафедры кибербезопасности и информационных технологий Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова подполковник полиции
32	Ендыбайұлы Ерлан	Доцент кафедры кибербезопасности и информационных технологий Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова, майор полиции
33	Рюстемова Жанна Александровна	Доцент кафедры оперативно-розыскной деятельности Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова, м.ю.н., подполковник полиции
34	Арыстангалиева Жулдыз Ерлановна	Старший преподаватель кафедры уголовного процесса и криминалистики Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова, м.ю.н., майор полиции
35	Мухаметкали Алишер Ануарович	Старший преподаватель кафедры общеобразовательных дисциплин Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова, магистр истории, м.г.н.
36	Тойлыев Толенды Мухитович	Старший преподаватель кафедры административно-правовых дисциплин Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова, м.ю.н., майор полиции
37	Койшкен Ануар Талгатович	Старший преподаватель кафедры административно-правовых дисциплин Алматинской академии МВД Респуб-

		лики Казахстан им. М. Есбулатова, м.ю.н., майор полиции
38	Турениязова Сания Жеткергеновна	Старший преподаватель кафедры административно-правовых дисциплин Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова, м.ю.н., подполковник полиции
39	Касен Жайнагуль	Преподаватель кафедры административно-правовых дисциплин Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова, м.ю.н., майор полиции
40	Ортамбаева Ляззат Нурланкызы	Преподаватель кафедры административно-правовых дисциплин Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова, м.ю.н., старший лейтенант полиции
41	Анес Асем Кыргызбековна	Докторант Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова, м.ю.н., подполковник полиции
42	Даегова Аида Асылбековна	Докторант Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова, м.ю.н., подполковник полиции



КОБЛАНДИН

Калижан Женисбекович

Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов
атындағы Алматы академиясының бастығы
полиция полковнигі

Құрметті конференция қатысушылар, әріптестер мен қадірлі қонақтар!

Сіздерді Қазақстан полициясы күнін мерекелеу аясында Ішкі істер министрлігінің Әкімшілік полиция комитеті мен Алматы академиясының бірлесуімен өткізіліп отырған **«Болашақ ұрпақ үшін қауіпсіз жол»** атты халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференцияның ашылуына қош келдіңіздер!

Аталған іс-шара Мемлекет Басшысы Қасым-Жомарт Кемелұлы Тоқаевтың «Заң мен тәртіп» апталығы шеңберінде берген тапсырмаларын іске асыру мақсатында өткізіліп отыр. Конференция – жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету және жол-көлік оқиғаларының алдын алу мәселелерінің стратегиялық маңызын айқындайтын маңызды диалог алаңы.

Бүгін біз апаттылық деңгейін төмендету, қауіпсіз мінез-құлық мәдениетін қалыптастыру және көлік саласындағы қоғамдық тәртіпті нығайту бағытында нақты шаралар қабылдау үшін сала мамандары мен халықаралық сарапшыларды, сондай-ақ серіктестерді ортақ пікір алмасуға біріктіріп отырмыз.

Конференция жұмысына сәттілік, өзара тиімді ынтымақтастық, пікірталас және еліміздегі жол қозғалысы қауіпсіздігін арттыруға бағытталған нақты ұсыныстар әзірлеуде табыс тілеймін!



КЕНИСПАЕВ

Алибек Айнабекович

заместитель председателя

Комитета административной полиции

МВД Республики Казахстан полковник полиции

Уважаемые участники конференции, дорогие гости!

Я рад приветствовать всех на международной научно-практической конференции. Как мы видим, в работе конференции принимают участие как ученые, эксперты, специалисты в своей области, так и практические работники, что подчеркивает важность сегодняшнего мероприятия и нашу общую цель – обеспечить необходимый уровень безопасности на дорогах и создать комфортные условия для всех участников дорожного движения.

Сегодня, в условиях стремительно растущей мобильности населения с учетом появления на дорогах новых видов транспорта, мы сталкиваемся и с новыми рисками в сфере дорожного движения, которые требует незамедлительной реакции, вмешательства, регулирования. Поэтому важно своевременно находить ключи к их решению, обмениваться, перенимать передовой опыт, внедрять инновационные решения.

Уверен, что дискуссии, которые будут проходить в рамках сегодняшнего мероприятия, помогут выработать эффективные стратегии и практические рекомендации для улучшения дорожной безопасности.

Ваше участие крайне важно, так как именно вместе, с опорой на научные исследования и практические разработки, мы сможем создать более безопасные условия для участников дорожного движения.

Желаю всем участникам плодотворной работы, интересных исследований и конструктивного диалога. Уверен, что настоящая конференция внесет значимый вклад к повышению безопасности на дорогах.

Спасибо, всем плодотворной работы!



**ДИЛЬБАРХАНОВА
Жанат Рахимжановна**

заместитель начальника Алматинской академии
МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова,
д.ю.н., профессор, полковник полиции

Уважаемые участники конференции, коллеги, гости!

Приветствую вас на Международной конференции, посвящённой одной из важнейших тем современности – безопасности дорожного движения – теме, которая сегодня как никогда актуальна для нашей страны. МВД запланирован комплекс имиджевых и содержательных мероприятий, направленных на повышение престижа службы, формирование доверия со стороны общества и продвижение идей государственной важности. Одной из таких приоритетных задач, обозначенных Главой государства, является формирование безопасной дорожной среды.

Мероприятие проходит в логическом продолжении празднования Дня казахстанской полиции – профессионального праздника, объединяющего всех, кто служит делу обеспечения порядка, правопорядка и общественной безопасности. Это символический повод не только подвести итоги, но и обозначить новые ориентиры в нашей работе, особенно в такой приоритетной сфере, как безопасность на дорогах.

Несмотря на предпринимаемые меры, уровень аварийности по-прежнему вызывает обеспокоенность. Только системная профилактика, современная подготовка кадров, развитие цифровых решений и прочное партнёрство с обществом способны изменить ситуацию к лучшему.

Сегодня здесь собрались представители правоохранительных органов, профильных департаментов, научных и образовательных учреждений, общественных объединений, а также зарубежные и международные эксперты. Широкий состав участников подчёркивает значимость темы и открытость к совместному поиску решений.

Мы живём в условиях, когда вызовы дорожной безопасности требуют комплексного и профессионального подхода. Только объединив усилия – науки, практики, технологий и международного опыта – мы можем добиться устойчивых результатов в снижении аварийности и формировании культуры безопасного поведения.

Сегодняшняя конференция станет эффективной площадкой для диалога, обмена знаниями и выработки новых инициатив, способных реально повлиять на ситуацию на дорогах.

Желаю всем участникам плодотворной работы, содержательных выступлений и дальнейших успехов в общем деле обеспечения безопасности дорожного движения.

Благодарю вас за активное участие и желаю всем продуктивной и содержательной работы!



ТУРАЕВ

Баходир Хатамович

проректор по международному сотрудничеству
Ташкентского государственного
транспортного университета, д.э.н., профессор

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ ВНЕДРЕНИЯ «НУЛЕВОЙ СМЕРТНОСТИ» (VISION ZERO): ПРИМЕНИМОСТЬ ПОДХОДА В СТРАНАХ СНГ

Несмотря на то, что смертность от сердечно-сосудистых и иных заболеваний, находится на неоспоримо более высоком уровне, чем смертность в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП), предотвращение смертности и снижения уровня травматизации и инвалидизации от последних соответствует достижению целей устойчивого развития. В первую очередь, это связано с тем, что экономические потери, связанные с ДТП, по оценке Всемирного Банка составляют от 2 до 6% ВВП ежегодно (для стран с низким и средним уровнем дохода), помимо этого ДТП являются основной причиной смертности в возрастной группе от 5 до 29 лет [1].

Vision Zero – это концепция, направленная на создание такой системы дорожного движения, в которой предполагается разработка комплекса мер, направленных на устранение смертельных исходов или получение серьёзных травм [2].

В рамках этой концепции признаётся, что человеческий фактор играет большую роль в безопасности дорожного движения, поэтому необходимо с помощью разумной автоматизации или использования специальных технических средств, минимизировать его влияние на дорожную безопасность [3]. Разрабатываются такие системы поддержки водителя, как система удержания в полосе или системы предотвращения столкновений [4]. Основная идея концепции – человеческая ошибка неизбежна, но с помощью правильно спроектированной среды, количество жертв можно сократить до нуля.

Принципы Vision Zero представлены на рисунке 1.

Методология исследования

В рамках текущего исследования, с помощью сравнительно-аналитического метода, были проанализированы некоторые европейские страны, у которых уже присутствует длительный опыт реализации Vision Zero (Швеция – основатель, Германия, Франция), США, а также Центральноазиатские страны, которые находятся на разной степени готовности к внедрению концепции нулевой смертности (Узбекистан, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан). Был проведён контент-анализ документов, таких как международные отчёты (ВОЗ, Всемирного Банка, OECD/ITF). Сравнение проводилось по следующим параметрам: уровень смертности от ДТП (на 100 тыс. населения), наличие законодательства по ключевым факторам риска, доля уязвимых участников.

Этический императив	• Человеческая жизнь признаётся высшей ценностью, недопустимо считать потери в результате ДТП неизбежными издержками
Допущение человеческой ошибки	• Люди всегда будут ошибаться - система дорожного движения должна быть спроектирована так, чтобы минимизировать последствия
Совместная ответственность	• Водители, пешеходы, проектировщики дорог, органы власти, автопроизводители - все участники несут долю ответственности за безопасность
Ограничение кинетической энергии	• Снижение разрешённых скоростей для защиты уязвимых участников
Системный подход	• Безопасность достигается через согласованное введение инженерных, правовых, образовательных и управленческих мер, направленных на устойчивую безопасность
Ориентация на долгосрочные цели	• Vision Zero - это не просто стратегия на 5 лет, а трансформация всей транспортной политики
Прозрачность и опора на данные	• Принимаемые решения, должны быть основаны на доказательствах, а не на предположениях

Рисунок 1 – Основные принципы Vision Zero

Международный опыт внедрения Vision Zero

В 1997 году парламент Швеции заложил основу радикальных изменений в сфере транспорта, приняв Vision Zero в качестве новой цели и стратегии безопасности дорожного движения [5]. С того времени политика Vision Zero распространилась на международном уровне (OECD/ITF Report 2008, OECD/ITF Report 2016) и вышла за пределы транспортной отрасли. Согласно отчёту Всемирной Организации Здравоохранения за 2023 год, смертность в дорожно-транспортных происшествиях немного сократилась, но всё равно остаётся на достаточно высоком уровне – 1,19 млн. смертей в год. Сравнение профилей стран из отчёта представлено в таблице 1, при этом под частичным наличием законодательства по основным факторам риска отмечается в таких случаях как: наличие закона об обязательном использовании детского удерживающего устройства только при провозке детей на переднем сидении, отсутствия обязательства пристёгиваться ремнями безопасности для всех лиц, находящихся в транспортном средстве и прочее.

Как отмечается в исследовании [6], после внедрения политики Vision Zero на дорогах, значительно снизилась вероятность получения пешеходами серьёзных травм более, чем одной области тела.

В Германии Vision Zero играет ключевую роль в обеспечении безопасности на автомобильных дорогах, в 2018 году это было закреплено в коалиционном договоре Федеральных правящих партий. В немецком подходе к концепции Vision Zero наибольшее внимание уделяется «оценке и измеримости», примером чего является ежегодная статистическая работа, направленная на выявление городов с нулевой смертностью от ДТП. В ходе статистического отбора, среди прочего выявляются наиболее аварийные участки, аудит безопасности новых планов инфраструктуры. Отмечается, что иллюстрирует сложности оценки рисков внедрение электрических самокатов в Германии, потенциальная угроза от которых, на этапе рассмотрения предложения, оценивалась приблизительно равной угрозе от велосипедов, что в последствии не подтвердилось статистикой смертности и серьёзных травм [7].

Таблица 1
Сравнение профилей стран СНГ и некоторых европейских стран
по данным отчёта ВОЗ за 2023г.

Страна	Уровень смертности от ДТП на 100 тыс. человек	Наличие законодательства по основным факторам риска*	Доля погибших среди уязвимых участников дорожного движения
Швеция	2,1	Да, по всем факторам	19% случаев – пешеходы 20% случаев – мотоциклисты
Германия	3,3	Да, по всем факторам, кроме использования шлемов мотоциклистами	13% случаев – пешеходы 15% случаев – мотоциклисты
Франция	4,7	Да, по всем факторам	14% случаев – пешеходы 8% случаев – мотоциклисты
Узбекистан	9,3	Частично	Нет данных
Казахстан	12,2	Частично	27% случаев – пешеходы 0% случаев – мотоциклисты
Таджикистан	13,9	Частично	2% случаев – пешеходы 0% – мотоциклисты
Кыргызстан	13,3	Частично	40% случаев – пешеходы 0% – мотоциклисты

**к основным факторам риска относятся: ограничение скорости, ремни безопасности, детские удерживающие устройства, шлемы для мотоциклистов, вождение в нетрезвом виде, телефоны за рулём.*

В то же время интересен опыт США по использованию Vision Zero, при незначительном уровне распространённости планов и стратегий относительно внедрения концепции (4,8% в небольших муниципалитетах (до 2,5 тыс. жителей), 20,3% – в средних (до 125 тыс. жителей) и 37,8% – в крупных) [8], а также отсутствию централизованной директивы, в некоторых городах, например, Нью-Йорк, Vision Zero активно используется. В Нью-Йорке, концепция была внедрена в 2014 году в рамках политики безопасности дорожного движения, когда кажущийся низким на фоне других городов США, но оказавшийся довольно высоким, относительно европейских мегаполисов уровень смертности на дорогах, был признан неприемлемым политиками, неправительственными организациями и общественностью. Существующая проблема была подчеркнута несколькими резонансными случаями гибели детей на дорогах [9]. За время, которое прошло с момента внедрения Vision Zero в Нью-Йорке, к 2020 году общее количество смертельных случаев снизилось на 10%, а количество смертельных случаев среди пешеходов – на 37%, что значительно отличается от тенденций по США, где общая смертность выросла на 5%, а смертность среди пешеходов выросла на 46%, при этом есть один параметр, который совпадает как в Нью-Йорке, так и в целом по США – это смертность среди «немоторизованных» участников дорожного движения (например, велосипедистов) [10].

Анализ ситуации в странах СНГ

В Республике Казахстан, проводилось фрагментарное внедрение концепции, например, изменение скоростного режима по проспекту Аль-Фараби в г. Алматы, но было негативно встречено автомобилистами и довольно скоро возвращено [11]. В Российской Федерации внедрение концепции протекает довольно медленно и неравномерно, местами носят декларативный характер. В основном, концепция Vision Zero, в российских реалиях используется в контексте обеспечения безопасности на производствах, а не в качестве рабочей стратегии для сокращения ДТП со смертельным исходом.

В Республике Узбекистан, принят ряд документов, которые приближают страну к Vision Zero, а именно Постановление Президента Республики Узбекистан от 04.04.2022г. №ПП-190

«О мерах по надежному обеспечению безопасности человека и резкому сокращению случаев смертности на автомобильных дорогах», Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан от 30.07.2022г. №415 «О научно-методическом обеспечении сферы безопасности дорожного движения, регулировании эксплуатационно-монтажной деятельности на дорогах и внедрении практики ведения индекса «Безопасная дорога»», а также Общенациональная программа «Безопасная и гладкая дорога» и проект «Uzbekistan-2030», в рамках которых началась активная работа по реформированию транспортной инфраструктуры, например создание велосипедных дорожек, обустройство освещения на трассах.

Результаты произведённого анализа показывают, что в странах с развитой транспортной политикой (Швеция, Германия, Франция), концепция Vision Zero оказала значительное влияние на уменьшение количества смертельных исходов ДТП, в том числе и для уязвимых участников дорожного движения (пешеходов, велосипедистов).

В странах СНГ несмотря на то, что уровень смертности сохраняется на высоком уровне, наблюдается отдельные шаги, направленные на приближение к Vision Zero. Тем не менее, для устойчивого снижения смертности и получения тяжёлых травм, необходимо разрабатывать мероприятия, направленные на повышение безопасности на дорогах с опорой на надёжную статистику и открытые данные, внедрить системный межведомственный подход, а также ввести институциональную ответственность на местах.

Литература:

1. Всемирный банк. Экономические потери от дорожно-транспортных происшествий в странах с низким и средним уровнем дохода: оценки Глобального фонда по обеспечению безопасности дорожного движения (GRSF). – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.worldbank.org/en/programs/global-road-safety-facility> (дата обращения: 24.06.2025).
2. Safarpour H. et al. Vision zero: Evolution history and developing trend in road safety: A scoping review // Trauma Monthly. – 2020, Т.25, №6. – С. 275-286.
3. Mofolasayo A. Towards «Vision-Zero» in road traffic fatalities: the need for reasonable degrees of automation to complement human efforts in driving operation // Systems. – 2024, Т.12, №2. – С. 40.
4. Tanaka Y.; Okano H.; Tanabe S. Analysis of Haptic Interaction between Limbs in Operations of Vehicular Driving Interfaces. In Proceedings of the 2017 IEEE International Conference on Mechatronics and Automation, – Takamatsu, Japan, 6-9 August 2017.
5. Belin M.Å. Vision Zero in Sweden: Streaming through problems, politics, and policies // The Vision Zero Handbook: Theory, Technology and Management for a Zero Casualty Policy. – Cham: Springer International Publishing, 2022. – С. 1-28.
6. Värnild A., Tillgren P., Larm P. What types of injuries did seriously injured pedestrians and cyclists receive in a Swedish urban region in the time period 2003-2017 when Vision Zero was implemented? // Public health. – 2020, Т.181. – С. 59-64.
7. Hell W. et al. Vision Zero in Germany // The Vision Zero Handbook: Theory, Technology and Management for a Zero Casualty Policy. – Cham: Springer International Publishing, 2022. – С. 1-21.
8. Webber B.J. et al. Prevalence of vision zero action plans or strategies: USA, 2021 // Injury prevention. – 2024, Т.30, №3. – С. 261-264.
9. Kristianssen A.C. Establishing Vision Zero in New York City: The Story of a Pioneer // The Vision Zero Handbook: Theory, Technology and Management for a Zero Casualty Policy. – Cham: Springer International Publishing, 2022. – С. 571-596.
10. Shi G. et al. Road Safety in New York City After Vision Zero for Different Land Use Contexts // 102nd Annual Meeting of the Transportation Research Board, Washington, DC. – 2023.
11. Ануар А., Аблямитова А. Архитектурно-градостроительные особенности формирования безопасных пространств (на примере системы Vision Zero) // ББК 74.58 Р31. – 2020. – С. 7.



АМАНБАЕВ
Сабит Шаяхметович
генеральный директор
Союза автотранспортников Казахстана

ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ПРИЧИНЫ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ПУТИ ИХ СНИЖЕНИЯ

Наряду с дорожными условиями и техническим состоянием АТС важное значение имеют организационные причины возникновения дорожно-транспортных происшествий (ДТП). К этому аспекту возникновения ДТП уделяется недостаточное внимание как со стороны центральных исполнительных органов, так и научного сообщества республики. Результатом такой ситуации является системные нарушения деятельности перевозчиков и владельцев транспортных средств при осуществлении перевозок пассажиров и грузов.

К основным организационным причинам возникновения ДТП относятся факторы, которые можно разделить на две группы. К первой относится низкая эффективность государственных органов при организации перевозок. Это выражается в отсутствии законодательных и нормативных актов по организации эффективного контроля. Например, в статье 21 закона Республики Казахстан приводится пример об осуществлении государственного контроля в сфере дорожного движения, а контроль производственной деятельности, связанной с безопасностью перевозок, отсутствует.

В то же время, в статье 28 закона приведены лишь общие требования к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям по обеспечению безопасности дорожного движения. В законе Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте» устанавливаются также только общие требования к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям, осуществляющим перевозки пассажиров и грузов.

При этом ощущается дефицит нормативных документов по реализации положений обоих этих законов, связанных с безопасностью дорожного движения. Например, отсутствуют законодательные положения и нормативные акты по наличию классов БД и численности инспекторов БД, отсутствуют нормативные акты по системной проверке юридических лиц и индивидуальных предпринимателей на предмет наличия у них систем медицинского осмотра водителей и технического состояния автомобилей, наличия тахографов на междугородных перевозках и т.д. Кроме того, отсутствуют нормативные документы (инструкции) по проверке автотранспортных средств и перевозчиков на постоянной, системной работе.

Недостаточность нормативно-правовой базы усиливается полным отсутствием контроля за исполнением требований законодательства. Ни инспекция транспортного контроля, ни местные исполнительные органы не имеют возможности осуществлять полноценный контроль за исполнением требований законодательства РК, в том числе и по безопасности перевозок. Это обусловлено низкой численностью штатов госорганов (МТК Республики Казахстан, МИО и МВД Республики Казахстан), недостаточно высоким уровнем их профессионализма, перегруженностью сотрудников оперативной работой.

Важнейшей проблемой обеспечения дорожной безопасности является несоблюдение осевых нагрузок автотранспортных средств большегрузными автомобилями. В результате наблюдается повышенный износ дорожного покрытия, который ведет к неэффективному расходованию бюджетных средств, снижению уровня конкуренции среди перевозчиков и коррупциогенности в отдельных видах грузовых перевозок, а также снижению безопасности этих перевозок.

Вторая важная причина низкого уровня безопасности – отсутствие мероприятий у перевозчиков и владельцев транспортных средств по обеспечению безопасности перевозок. У них зачастую отсутствует контроль за проведением ежесменного медицинского осмотра водителей и ежесменного технического осмотра АТС, отсутствуют тахографы для контроля за соблюдением режимов труда и отдыха водителей, отсутствуют полностью инспекторы по БД и классы по БД. Отсутствие контроля со стороны государственных органов ведет к отсутствию контроля внутри перевозчиков, что приводит совершению многочисленных ДТП.

Важнейшей проблемой автотранспорта в последнее время стала не урегулированная государством деятельность цифровых платформ (Яндекс такси, InDrive и др.) по привлечению владельцев транспортных средств на перевозки пассажиров и грузов. При этом они не соблюдают требования законодательства страны. В частности, они принимают водителей, имеющих автомобили с праворульным управлением и тремя дверьми для перевозки пассажиров, что запрещено законодательством, не обеспечивает прохождение ежесменного медицинского и технического осмотров, а для междугородных перевозок наличие тахографов.

Кроме того, привлеченные к перевозке водители в своей массе, не регистрируются в местных исполнительных органах, как осуществляющих свою деятельность по перевозке, то есть они осуществляют нелегальные (незаконные) перевозки. Цифровые платформы не платят налоги, установленные законодательством Республики Казахстан для предпринимателей, такие как НДС, КПП, социальные отчисления за водителей и т.д.

Данные нелегальные перевозки получили широкое распространение в последние годы. Так, по данным агрегатора «Яндекс такси», численность привлеченных водителей у них составляет 300 тысяч водителей. В результате деятельности нелегальных перевозчиков по ряду междугородных автобусных сообщений наблюдается переход пассажиропотока на не разрешённые перевозки микроавтобусами «Альфард» и прекращения существования ряда автобусных маршрутов. К примеру, из 18 автобусных маршрутов сообщением Астана – Караганды не осталось ни одного.

При этом, необходимо отметить, что в последнее время участились случаи нарушения правил дорожного движения микроавтобусами «Альфард» с многочисленными жертвами на междугородных перевозках. Причиной этих случаев является стимулирование платформ переработки водителей и несоблюдение ими ограничений по продолжительности работы в смену. Поэтому существует острая необходимость перевода деятельности цифровых платформ в законодательное русло.

К путям решения проблем низкого уровня безопасности дорожного движения по организационным причинам следует отнести ряд направлений. В частности, по проблеме низкой эффективности государственного управления перевозками предлагается передать государственные функции по организации перевозок саморегулируемым организациям (СРО). Вследствие того, что государственные органы (МТК, МИО, МВД) не имеют достаточного персонала для проведения систематических проверок всех транспортных предприятий и владельцев транспортных средств, предлагается организовать передачу государственных функций по организации всего автотранспорта на принципы саморегулирования.

При этом функции учета и контроля деятельности перевозчиков, в том числе и по обеспечению безопасности перевозок, перейдут в СРО, которые могут организовать полноценную систему управления перевозчиками с включением эффективного их контроля. По данному вопросу в Мажилисе Парламента РК находится законопроект по передаче государственных функций в СРО по пассажирским перевозкам со свободным тарифообразованием на перевозку пассажиров (регулярные международные и межобластные автобусные, таксомоторные и нерегулярные перевозки).

Министерству транспорта Республики Казахстан, Мажилисом Республики Казахстан рекомендовано проведение пилотного проекта. После принятия законопроекта и его реализации на втором этапе рекомендуется произвести переход на саморегулирование по остальным видам пассажирских перевозок, на перевозках с регулируемым тарифом на проезд (регулярные городские, пригородные и внутриобластные перевозки). На третьем этапе на принципы саморегулирования предлагается перевести и грузовые автомобильные перевозки.

По направлению обеспечения безопасности дорожного движения перевозчиками, необходимо проведение целого комплекса мероприятий. В первую очередь, это проведение мероприятий по разработке системы управления перевозками, включающей разработку и реализацию учета и контроля исполнения мер по обеспечению безопасности. В частности, необходим систематический контроль за наличием тахографов и системы соблюдения режима труда и отдыха водителей, системы медицинского осмотра водителей и технического состояния автомобилей.

При этом, необходимо разработать и нормативно закрепить наличие на автотранспортных предприятиях классы БД и инспекторов БД. Также необходимо принять нормативные положения по проверкам предприятий и индивидуальных лиц, занимающихся перевозками. Проверки должны носить постоянный характер с установленными сроками не только в момент регистрации в акиматах или при проведении конкурсов на право эксплуатации маршрутов, но и по истечении определенного срока времени.

Кроме того, необходимо продолжить внедрение Единой системы транспортной документации (ЕСТД), которое позволяет оперативно выявлять нарушителей дорожного движения, особенно нелегальных перевозчиков в междугородных и городских перевозках.

Вышеприведенный обзор организационных причин возникновения ДТП и путей решения проблем показывает необходимость проведения МВД РК предварительных исследований в данном направлении. Результатом проведенных исследований должны стать рекомендации и дорожная карта по решению организационных причин.

Таким образом, для решения проблем по организационным причинам снижения безопасности дорожного движения необходимо провести следующие мероприятия:

1. В законодательстве РК ввести положения по ужесточению запрета на осуществление перевозок с несоблюдением осевых нагрузок, снизить весовые нормы осевых нагрузок, а также усилить ответственность государственных органов и перевозчиков за полное исполнение требований законодательства Республики Казахстан по осевым нагрузкам.

2. Центральным исполнительным органам (МТ, МНЭ, МЗ, МТСЗ) провести работу по переводу цифровых платформ, привлекающих водителей на грузовые и пассажирские перевозки, в законопослушное поле. Необходимо ввести запрет на деятельность этих платформ без уплаты социальных и пенсионных налогов, запрет на привлечение водителей праворульных и трехдверных автомобилей на пассажирских перевозках, запрет на привлечение на перевозки при отсутствии ежесменного медицинского и технического осмотров, запрет на междугородные перевозки при отсутствии тахографов и эвакуационно-спасательных систем.

3. Министерство транспорта Республики Казахстан совместно с МВД Республики Казахстан и другими заинтересованными органами разработать нормативы наличия классов БД и штатов инспекторов БД у перевозчиков, наличия журналов БД по периодическому инструктажу водителей и инструктажу по изменению дорожной ситуации.

4. Местным исполнительным органам по всем регионам страны ввести полноценную систему управления перевозками, включающими учет деятельности перевозчиков, анализ состояния перевозок в регионе, процесс принятия управленческих решений и налаживание эффективного контроля за исполнением требований законодательства.

5. Транспортной инспекции МТК Республики Казахстан совместно с МВД Республики Казахстан наладить постоянный систематический контроль за пресечением нелегальных перевозок пассажиров, в том числе связанных с цифровыми платформами, а также проработать вопросы проверки АТС на дорогах республики с включением путевых листов на коммерческих перевозках.

6. Министерству транспорта Республики Казахстан продолжить работу по внедрению Единой системы транспортной документации (ЕСТД).

7. Министерству транспорта Республики Казахстан продолжить работу по переводу отрасли на саморегулирование с учетом видов перевозок и этапности ввода саморегулирования.

8. МВД Республики Казахстан заказать исследовательскую работу по организационным причинам возникновения ДТП и путям решения проблем в данном направлении.

Данные предложения по обеспечению безопасности по организационным причинам должны быть использованы при составлении дорожной карты совершенствования безопасности дорожного движения в Республике Казахстан.



МАТКЕРИМОВ

Таалайбек Ысманалиевич

директор института Транспорта и робототехники
Кыргызского государственного технического
университета им. И. Раззакова, д.т.н., профессор

СОСТОЯНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ

Вопросы безопасности дорожного движения (БДД) приобретают всё большую значимость для стран Центральной Азии, включая Кыргызскую Республику. Рост числа дорожно-транспортных происшествий (ДТП), высокий уровень смертности и травматизма требуют пристального внимания со стороны государственных органов, научного сообщества и институтов гражданского общества. Несмотря на предпринимаемые меры, статистика аварийности остаётся тревожной. В этой связи становится актуальным системный анализ текущего состояния дорожной безопасности в Кыргызской Республике с целью определения вызовов, барьеров и путей их преодоления.

По данным Национального статистического комитета Кыргызской Республики, ежегодно в стране фиксируется от 6 до 8 тысяч ДТП, в которых погибает около 900 человек и более 10 тысяч получают травмы различной степени тяжести. Особую тревогу вызывает тот факт, что значительная часть пострадавших – дети и молодёжь. Учитывая масштабы негативных последствий, дорожно-транспортные происшествия становятся одной из ведущих причин потери трудоспособного населения и значительного социально-экономического ущерба. Это обуславливает необходимость укрепления институциональных основ обеспечения БДД и поиска инновационных решений.

В Кыргызской Республике вопросы безопасности на дорогах регулируются Законом «О безопасности дорожного движения», Кодексом об административной ответственности, а также подзаконными актами Министерства внутренних дел и Министерства транспорта. При этом основной координирующей структурой выступает Главное управление патрульной службы милиции МВД КР. Следует отметить, что с 2020 года в стране реализуется Национальная программа по обеспечению безопасности дорожного движения, ориентированная на сокращение количества ДТП, повышение правосознания водителей и пешеходов, а также развитие инфраструктуры.

Рассмотрим основные вызовы и проблемы. Несмотря на наличие нормативной базы, уровень реализации мероприятий по БДД остаётся недостаточным. Существуют следующие ключевые проблемы:

- Низкий уровень водительской культуры и слабая правовая грамотность участников движения;
- Устаревший автопарк, особенно среди общественного транспорта и такси;
- Отсутствие системной профилактической работы с населением;
- Ограниченные технические и кадровые ресурсы подразделений, отвечающих за контроль на дорогах;
- Недостаточное использование интеллектуальных транспортных систем, включая автоматическую фиксацию нарушений;
- Слаборазвитая система мониторинга и анализа ДТП, что затрудняет принятие обоснованных управленческих решений.

В последние годы наблюдается усиление внимания со стороны государственных органов к вопросам БДД. Правительством Кыргызской Республики совместно с международными организациями и донорскими агентствами инициированы следующие меры:

- Модернизация дорожной инфраструктуры, включая установку светофоров, пешеходных переходов, камер видеонаблюдения;

- Внедрение цифровых технологий и создание системы автоматической фиксации нарушений;
- Проведение социальных кампаний, направленных на повышение правосознания;
- Поддержка образовательных программ в школах и ВУЗах по тематике БДД;
- Обучение и переаттестация сотрудников патрульной службы;
- Реализация пилотных проектов в Бишкеке и Оше по безопасному городу.

Кыргызская Республика активно участвует в региональных и международных инициативах по обеспечению БДД. Страна сотрудничает с Европейской экономической комиссией ООН, ВОЗ, АБР, а также с партнёрами из соседних государств. Одним из перспективных направлений выступает обмен опытом с Казахстаном и Узбекистаном, которые внедрили концепцию Vision Zero, ориентированную на нулевую смертность на дорогах. Совместные семинары, научные конференции, а также участие в международных рейтингах позволяют Кыргызской Республике интегрироваться в глобальные процессы и адаптировать лучшие практики.

Особое внимание в Кыргызстане уделяется подготовке квалифицированных кадров в сфере БДД. Ряд университетов, включая Кыргызский государственный технический университет им. И. Раззакова, реализуют образовательные программы по транспортной безопасности. Однако отмечается нехватка современных симуляторов, лабораторий, научных центров и программ международной аккредитации. В целях повышения качества подготовки кадров необходимо расширение партнёрства между академическим сектором, МВД и частными структурами, заинтересованными в снижении аварийности.

Обобщая изложенное, можно сделать следующие выводы:

1. Состояние дорожной безопасности в Кыргызской Республике остаётся нестабильным и требует комплексных реформ.
2. Приоритетами должны стать: совершенствование нормативной базы, развитие инфраструктуры, повышение правовой культуры и внедрение цифровых решений.
3. Эффективной может быть модель межведомственного взаимодействия, в которой активную роль играют МВД, Министерство образования, транспортные и общественные организации.
4. Необходимо систематизировать научные исследования и разработать Национальную стратегию БДД с индикаторами и механизмами мониторинга.

Таким образом, усиление системной работы в сфере безопасности дорожного движения позволит не только сократить число жертв на дорогах, но и повысить доверие граждан к государственным институтам, обеспечив устойчивое развитие и защиту будущих поколений.

Литература:

1. Закон Кыргызской Республики «О безопасности дорожного движения» от 13 июня 1998 года №76.
2. Кодекс Кыргызской Республики об административной ответственности от 13 марта 1998 года №38.
3. Национальный статистический комитет Кыргызской Республики. Официальные данные о дорожно-транспортных происшествиях за 2020-2024 гг. – Бишкек, 2024.
4. Министерство внутренних дел Кыргызской Республики. Отчёт о состоянии правопорядка и безопасности дорожного движения за 2023 год. – Бишкек, 2024.
5. Национальная программа по обеспечению безопасности дорожного движения на 2021-2025 годы. – Постановление Правительства КР от 28 декабря 2020 года №716.
6. World Health Organization. Global Status Report on Road Safety 2023. – Geneva: WHO, 2023.
7. United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). Road Safety Performance Review: Kyrgyzstan. – Geneva: UNECE, 2022.
8. Vision Zero Initiative. Safe System Approach for Low and Middle-Income Countries. – Stockholm, 2021.
9. Маткеримов Т.Ы., Рысалиев Б.Ш. Современные подходы к снижению аварийности на дорогах Кыргызстана // Транспорт и технологии. – 2023, №2. – С. 58-64.
10. Мамытов Э.Б. Интеллектуальные транспортные системы: возможности для Кыргызстана // Вестник КГТУ им. И. Раззакова. – 2022, №3. – С. 21-29.



НОХАТОВ

Мухтар Аралбаевич

Л.Б. Гончаров атындағы Қазақ автомобиль-жол
институтының докторанты, ғылым магистрі

ҚАЛАЛЫҚ КӨШЕ-ЖОЛ ТОРАПТАРЫНДА ӨТКІЗУ ҚАБІЛЕТІНІҢ АРТТЫРУ ӘДІСТЕРІН ТАЛДАУ

Қазіргі заманғы үлкен қалалар үшін автомобильдену деңгейінің тез өсуіне және көше-жол торабы инфрақұрылымының дамуының артта қалуына байланысты көліктік мәселелер бүгінге тән құбылыс болып барады. Көлік ағындары қозғалысының қарқындылығына қол жеткізу көше-жол торабының өткізу қабілеттілігі деңгейінде кептелістердің пайда болуына әкеледі және оларды жою бойынша пәрменді шаралар қабылдаудың шұғыл қажеттілігін тудырады. Қазіргі заманғы қаланың көлік мәселелерін шешудің қолданыстағы жолдары сәулет жоспарлау іс-шаралары мен ұйымдастырушылық сипаттағы шараларға бөлінеді [1, б. 207]. Архитектуралық-жоспарлау іс-шаралары оның капитал сыйымдылығымен шектеледі, ал кейбір жағдайларда мүлдем мүмкін емес. Мысалы, көптеген қалалардың орталық бөлігінде архитектуралық көркемдік құндылықтар орналасқан және бұл көлік торабының кез-келген өзгертілімінде қиындықтар туғызады. Мұндай жағдайда басқарудың қарқынды, тиімді әдістерін әзірлеу жалғыз мүмкін шешім болып табылады.

Көлік жүйелері саласындағы отандық және шетелдік мамандардың зерттеулерінің көпшілігі бағдаршамдық реттеуді жетілдіруге және көше-жол торабы бойынша көлік ағындарының қозғалысын үйлестіру мәселелерін шешуге бағытталған [2, б. 165]. Аталған зерттеулердің мақсаты – көлік құралдарының кідірісін азайту, қозғалыс қауіпсіздігін арттыру және көлік торабының экологиялық жүктемесін төмендету. Реттелетін қиылыстардағы кептелістердің пайда болу мәселесі өте күрделі, әрі тыңғылықты зерттеуді қажет етеді.

Әр түрлі авторлардың кептеліс мәселесін шешуі көше-жол торабын қайта құру, бағдаршамдық цикл режимін қайта қарастыру, көп деңгейлі жолдар салу негізінде ұсынылады. Көлік жүйелері саласындағы еңбектерде көше-жол торабының тиімділігін арттырудың қолданыстағы әдістерін жіктеуге мүмкіндік береді. Осы тұрғыда әдістердің жүктелуі 1-суретте келтірілген.



Сурет 1. Көше-жол торабының өткізу қабілетінің тиімділігін арттыру әдістері

Айта кету керек, ұсынылған жіктеуде әртүрлі әдістер тиімділіктің әртүрлі критерийлеріне негізделген, кейбір жағдайларда бір-біріне қарама-қарсы болады. Қозғалыс жылдамдығын арттыру жүріс уақытын қысқартуға мүмкіндік береді, алайда көлік үрдісінің қауіпсіздігін төмендетеді. Көлік жүйесінің тиімділігін анықтайтын негізгі параметр – өткізу қабілеті [4, б. 205]. Осыған байланысты қалалардың көше-жол торабының өткізу қабілетін арттыру ғылыми және практикалық тұрғыдан өзекті міндет болып табылады. Бүгінгі таңда көше-жол торабының өткізу қабілеттілігін бағалаудың көптеген әдістері белгілі. Сонымен, зерттеу нәтижесінде көше-жол торабын жоспарлау кезеңінде, оның элементтерін жобалау барысында, сондай-ақ ықтималдық теориясының элементтеріне негізделген әдістер бар. Нәтижесінде әртүрлі әдістермен алынған нәтижелер айтарлықтай ерекшеленеді.

Жүргізілген талдау нәтижелерінде кептелістердің пайда болу себептері анықталып, олардың пайда болуының негізгі себептері реттелетін қиылыстардағы көше-жол торабының өткізу қабілеттілігінің төмендеуі, бұл қайшылықты бағыттарды өткізу үшін көлік ағынын тоқтату қажеттілігімен түсіндіріледі. Бұл дегеніміз қазіргі заманғы қалаларға тән жоғары тығыздықты көлік ағыны бағдаршам аймағында тоқтау, ағында болатын «соққы толқындары» деп аталатындардың пайда болуына себеп болады. Көлік ағындарын басқару әдісін әзірлеу арқылы көше-жол торабының өткізу қабілетін арттыру, содан кейін оны бағалау осы зерттеудің мақсаты болып табылады. Ол үшін реттелетін көше-жол торабы қиылыстарына жақындау кезінде көлік құралдарының қозғалыс жылдамдығын динамикалық басқару әдісі ұсынылады. Динамикалық басқару әдісін енгізу көше-жол торабы элементтерінің өткізу қабілетін арттыруға және соның салдарынан оның жұмыс істеу тиімділігін арттыруға мүмкіндік береді. Көше-жол торабы жұмысының тиімділігін бағалау міндеті туындайды. Қолданыстағы критерийлердің әртүрлілігі бір мәнді баға алуға мүмкіндік бермейді [3, б. 116]. Ол үшін көше-жол торабының тиімділігін бағалауға әртүрлі көрсеткіштерді қосуға мүмкіндік беретін шынайы талдауларды қолдану ұсынылады.

Көше-жол торабындағы кептелістерді модельдеу тығыз көлік ағынында соққы толқынының таралуын болдырмау үшін көлік құралдарының және оның пайда болған жеріне қол жеткізуін шектеу қажет. Біз қиылысқа жақындағанда қозғалыс жылдамдығын төмендету

арқылы кептеліс пайда болған жерге көлік құралдарының кіруін шектеуді жүзеге асыруды ұсынамыз. Реттелетін қиылыстардың өткізу қабілетін арттырудың негізгі резерві қиылыстың тоқтаусыз өтуін қамтамасыз ету болып табылады. Бұл бағдаршамның рұқсат беру белгісінің уақыт тиімділігінің жоғарылауымен түсіндіріледі, өйткені тоқтап қалған көліктер бағдаршамның рұқсат беру белгісін қосқаннан кейін қозғалысты бастауға және жылдамдатуға уақыт жұмсаудың қажеті жоқ. Қаланың көше-жол торабы бойынша тығыз ағындағы көлік құралдарының қозғалыс параметрлерін өзгерту модельін әзірлеу кептеліс жағдайларының пайда болу сипатын егжей-тегжейлі зерттеуге мүмкіндік береді. Жоғарыда айтылғандарға сүйене отырып, қалаларда автомобиль көлігінің қозғалысын модельдеудің жаңа имитациялық жүйелерін құру міндеті өзекті болып табылады. Сонымен қатар, реттелетін қиылыстарға жақындау кезінде көлік ағындарын динамикалық басқару міндеті құрамында басқарушы параметрлерді (қозғалысты шектеу жылдамдығы, жылдамдықты шектеу аймағының басталуы) анықтау имитациялық модельді қолдана отырып жүзеге асырылуы мүмкін [5, б. 57]. Имитациялық модельін құру үшін көлік ағындары теориясындағы модельдердің негізгі түрлері талданады: макромоделдеу, микромоделдеу, стохастикалық тәсіл.

Көлік ағынының қозғалысы көптеген факторларға бағынады. Бұл көлік құралдары сипатының ықтималдық әрекетін анықтайды. Сонымен қатар, көліктер ағынының қала көшелері мен жол тораптары қозғалысында, көптеген көліктер топтасып қозғалғанда детерминирленген үдеріс есебінде қарастыруға болады.

Бастапқыда жол қиылысына жақындау барысында көлік ағындарының имитациялық модельін құру үшін белгілі «қарқындылық – тығыздық-жылдамдық» қатынасы қабылданады.

Зерттелетін аумақтағы уақыт бойынша автомобильдер санының өзгеруі аумаққа кіру және шығу кезіндегі көлік ағынының қарқындылығына байланысты деп есептесек, көлік ағыны тығыздығының өзгеруіне тәуелділік алынады.

$$\Delta n = (N(x) - N(x + \Delta x)) \cdot \Delta t, (1)$$

мұндағы, Δn – қозғалыстағы автомобильдер санының өзгеру шамасы, авт.;

– $N(x)$ – зерттелетін аумаққа кіре-берістегі көлік ағынының қарқындылығы, авт/км;

– $N(x + \Delta x)$ – тоқтау-сызығын (стоп-линия) кесіп өтетін көлік ағынының қарқындылығы, авт/сағ;

– Δx – зерттелетін қиылысқа жақын аумақ ұзындығы, м;

– Δt – көлік ағынының тығыздығы өзгертін уақыт кезеңі, сағат.

Ұсынылған модельді қолдану әрекеті көлік ағынындағы соққы толқындарының параметрлерін талдауға мүмкіндік береді, бірақ әртүрлі басқару режимдерінде көлік ағынының әрекетін модельдеу үшін қолданылмайды. Сонымен қатар, динамикалық басқару әдісін енгізу үшін модельді қолдану қиын. Реттелетін қиылысқа жақындаған кезде көлік ағынын модельдеудегі зерттеудің келесі кезеңі әрбір көлік құралы жеке нысан ретінде ұсынылған кезде микромоделдеу теориясының элементтерін қолдану [2, б. 78].

Көлік ағынының имитациялық модельін құру үшін негізгі болжам былайша қабылданады-қозғалыс жағдайларына байланысты әр жүргізуші ыңғайлы түрін таңдайды: үдету, тежеу, күту.

Әр көліктің жағдайы оның берілген қадаммен ағымдағы үдеуін анықтайды. Модельдеу үрдісінде алаңдатарлық импульс пайда болады- бағдаршамның тыйым салу сигналын көрсету, оның әрекет ету уақытында алдыңғы көлік тоқтайды, егер оның орналасқан жерінің координатасын бағдаршамға дейінгі қашықтық, оның тежеу жолынан аз болса. Келесі көлік тоқтаудағы тежегіш жолына жақындағанда, ол да баяулай бастайды. Осылайша, көлік ағынын оның қозғалысына қарама-қарсы бағытта тығыздау үдерісі жасалады. Осы себепті, көлік ағындарындағы «соққы толқынын» бақылауға және талдауға мүмкіндік береді.

Көлік құралының үдеу мәні модельдеудің әр кезеңінде біріктіріледі. Айта кету керек, модельдеу үрдісінде тығыз ағындағы көлік құралдары өте төмен жылдамдықпен (0,5 км/сағ және одан да төмен) жүрісті жалғастыратын жағдай туындайды. Жүргізілген бірқатар эмпирикалық бақылаулар мұндай жылдамдықпен көлік құралдарының қозғалысы болмайды деген қорытынды жасауға мүмкіндік берді. Нақты көлік ағынында жылдамдықты 5-7 км/сағ дейін төмендету кезінде автомобиль ағынының баяулауы байқалады, оны автомобильдің беріліс қорабының, тарту жетегінің және қосымша қосалқы агрегаттардың динамикалық

мүмкіндіктерімен түсіндіруге болады. Сонымен қатар, ағындағы әрбір автомобиль алда тұрған автомобильдің қозғалысы басталғаннан кейін автомобильдер арасындағы қашықтық 5-7 м-ге жеткенше тоқтап қалады. Осылайша, тығыз көлік ағынында баяулау байқалады. Қарастырудағы аумақтың сыртқы ортасының өзгеруіне реакциясы белгілі-бір «кешігу» болған кезде орын алады (көлік ағынын динамикалық басқару мәселесінде сыртқы ортаны ағынның күйі деп атауға болады, атап айтсақ оның тығыздығын). «Баяулау» кезеңінде жүргізушінің жағдайын, атап айтқанда, тығыз көлік ағынындағы автомобильдер арасындағы қашықтықты өзгертуге реакцияны ескеруге мүмкіндік береді [3, б. 130].

Енді модельдерге интеграциялаудың әр қадамында келесі әрекеттер орындалады:

1. Бағдаршамдық реттеу режимін және көлік құралдарының қозғалыс жылдамдығын шектеуде басқарылатын жол белгісінің көрсеткіштерін айқындаудың кіші бағдарламасы шақырылады.

2. Аумақ басталарда кездейсоқ көлік құралымен алынып, егер оның орналасу координаты модельдеу аумағының ұзындығынан асып кетсе, яғни автомобиль модельдеуден шығарылады.

3. Алынған автомобиль үшін кедергінің болуы, сондай-ақ болған жағдайда оған дейінгі қашықтық анықталады. Жол белгісінің жылдамдығын шектейтін бағдаршамның сигналына тыйым салатын жетекші автомобиль кедергі болып саналады. Ағындағы әрбір көлік үшін бұл үрдістер жаңартулардың әр қадамына жасалады.

4. Тежеу жолының ұзындығы мен қауіпсіздік қашықтығының тең шарты негізінде ең жақын кедергіге дейінгі қашықтықта қауіпсіз жүру үшін қажетті жылдамдық анықталады.

Модельдеу нәтижесінде басқару параметрлерін анықтамай динамикалық басқарудың ұсынылған әдісі (жылдамдықты шектеу деңгейі және жылдамдықты шектеуді бастау қажет қашықтық) қиылысқа жақындағанда кезектің пайда болуын толығымен жоққа шығаруға мүмкіндік бермейтіні анықталды.

Әдебиет:

1. Беженцев А.А. Безопасность дорожного движения: Учебное пособие – М.: «Академия», – С. 2018-272.

2. Майборода О.В. Основы управления автомобилем и безопасность движения. – М.: «Академия», 2019. – С. 288.

3. Пятницкий Л.Н. Безопасность дорожного движения глазами физики. – М.: «КД Либроком», 2019. – С. 144.

4. Бадагуев Б.Т. Эксплуатация транспортных средств (организация и безопасность движения) / Б.Т. Бадагуев. – М.: Альфа-Пресс, 2018. – С. 240.

5. Алдошин Г.Т. Основы расчета систем автомобилей, обеспечивающих безопасность движения: Учебное пособие / Г.Т. Алдошин. – СПб.: Лань, 2015. – С. 144.



АЛИПОВ

Маулен Токтарбаевич

директор филиала «Национальный центр качества
дорожных активов» Комитета автомобильных
дорог Министерства транспорта
Республики Казахстан по г. Алматы

ЖОЛ-КӨЛІК ОҚИҒАЛАРЫНАН БОЛАТЫН ӨЛІМ-ЖІТІМНІҢ ЖОҒАРЫ ДЕҢГЕЙІ

Қазақстандағы жол қауіпсіздігінің жағдайы адам өлімінің жоғары деңгейімен сипатталады. 5 жыл ішінде (2018-2023жж.) 9205 жол-көлік оқиғасында (*бұдан әрі – ЖКО*) 11 193 адам (*8212 ер адам, 2974 әйел, 1093 бала*) қайтыс болды. Дүниежүзілік денсаулық сақтау ұйымының рейтингінде («*Global Status Report on Road Safety*», 2018 ж.) [1]. Қазақстан 100 000 халыққа шаққанда 12,7 өлім көрсеткішімен әлемнің 192 елінің ішінде 107 орынға ие болды.

Жол-көлік оқиғасынан қаза тапқан азаматтардың 36% жаяу жүргіншілер, 32% көлік құралдарының жолаушылары, 27% көлік құралдарының жүргізушілері, 5% мотокөлік немесе велосипед тізгіндеген адамдар.

ЖКО-ның негізгі себебі – көлік тәртібі мен жүргізу мәдениетінің төмен деңгейі. Барлық жол-көлік оқиғаларының 94% жүргізушілер кінәсінен болады, оның ішінде 6% жуығы мас күйінде болғандықтан.

2022 жылы адам өліміне әкеп соқтырған ЖКО-ның жартысына жуығын автомектептерде оқымай, өз бетінше оқыған адамдар жасаған.

Көп жағдайда автомектептерге және жүргізушілерді даярлау сапасына талаптардың төмендеуі ықпал етті.

Жолдардағы авариялардың негізгі себептері рұқсат етілген жылдамдықты асырумен (40%), қарсы жолаққа шығумен, басып озудың (7%), маневр жасау қағидаларын бұзумен (7%) байланысты.

Жоғарыда аталған себептермен орын алған жазатайым оқиғалардың 55% ЖЖҚ бұзу фактілерін фото-бейне жазбаға түсіретін камералардың жоқтығына және патрульдік полицияның жылжымалы техникалық бақылау құралдарымен нашар жабдықталуына байланысты жол қозғалысын қадағалау мен бақылау тұрақты емес қаланың сыртындағы жолдарда (*соның ішінде республикалық маңызы бар жолдар – 35%, облыстық және аудандық – 20%*) болады.

Жамбыл облысындағы «Батыс Еуропа – Батыс Қытай», «Алматы – Ташкент», Батыс Қазақстан және Атырау облыстарындағы «Орал-Атырау» автожолдарының учаскелерінде күрделі жағдай қалыптасып отыр, яғни бұл ЖКО-да қайтыс болғандардың жалпы санының 60% астамын құрайды.

Жағдайды жол жамылғысының (*шұңқырлар, ойықтар*) қанағаттанарлықсыз жағдайы және заманауи талаптарға сай келмейтін жол параметрлері қиындатып отыр. Нәтижесінде аударылып кету (*барлық ЖКО-ның 21%*) және соқтығысу (*30%*) болып жатыр.

Жол бойындағы инфрақұрылым да қала сыртындағы жолдардың қауіпсіздігіне әсер етеді. Оның дамымағандығынан, кемпингтердің, демалыс орындарының, тамақтандыру орындарының жоқтығынан жүргізушілер өздеріне де, өзгелерге де қауіп төндіре отырып, аз ұйықтап, демалмай көлік жүргізуге мәжбүр.

Бақылаусыз заңсыз жолаушылар тасымалы – жеке проблема. 2018 жылдан бастап азаматтарды тасымалдауға арналған онлайн қызметтерге (*Indriver, Uber, Yandex мобильді қосымшалары*) халық арасында сұраныс артып келеді. Сонымен қатар, бұл салада жолаушылардың қауіпсіздігін қамтамасыз ету іс жүзінде өте аз. Көбінесе мұндай қызметке тартылған жүргізушілер сыйақы қуып, еңбек және демалыс режимін сақтамайды. Шаршау салдарынан

аударылып кету және басқа да ауыр апаттарға жол беріледі. Олар пайдаланатын көліктер көбінесе қауіпсіздік талаптарына сай келмейді (*тозған, қайта жабдықталған, оң рульді және т.б.*). Талдау көрсеткендей, әрбір үшінші апатта автомобильдер AERBAG жүйесімен жабдықталмаған (*қауіпсіздік жастықшаларымен*), әрбір оныншы апатта бұл жүйелер жұмыс істемеді.

Жалпы, еліміздің автопаркінде қызмет ету мерзімі 20 жылдан астам автомобильдер басым (*50%-дан астам*). Бұл ретте көліктердің техникалық жағдайын бақылау нашар қамтамасыз етілген. Жол қозғалысын қадағалауда 5 жыл ішінде полицияның техникалық регламенттер талаптарына сәйкес келмейтін көлік құралын басқарғаны үшін 565,7 мың жүргізуші жауапкершілікке тартылса, 266,8 мыңына техникалық байқаудан өтпегені үшін айыппұл салынды.

Көбінесе жүргізушілер мен жолаушылар қарапайым қауіпсіздік шараларын елемейді. 5 жыл ішінде 738 адам қауіпсіздік белдігін және басқа да шектеу құралдарын тақпау салдарынан қайтыс болса, 173 жағдайда белбеу мүлде көздемеген.

Автомобиль жолдарында жол-көлік оқиғасынан зардап шеккендерге жедел медициналық көмек көрсету жұмыстары өз деңгейінде ұйымдастырылмаған. Оқиға орнының елді мекендерден шалғай орналасуына байланысты адамды құтқаруға мүмкіндік болған кезде білікті көмек көрсетудің «алтын сағаты» қағидасы сақталмайды. 68% жағдайда өлім оқиға орнында, 28% жағдайда - емдеу мекемелерінде, 4% - ауруханаға жеткізілген кезде болған.

Ауыр зардаптарға әкеп соқтырған ЖКО-ның 45% елді мекендерде болады; олар негізінен жолдың жеткіліксіз жарықтандырылуы, тротуарлардың, жаяу жүргіншілер өткелдерінің, жол белгілері мен таңбаларының болмауы жағдайында жаяу жүргіншілерді басып кетумен байланысты (40%).

ДДҰ есебінде (*2019ж.*) өлім-жітім ең жоғары елдер тізімінде жолдарда көлік құралдарының қауіпсіз қозғалысы үшін тиісті жағдайлар қамтамасыз етілген экономикалық дамыған мемлекеттер жоқ.

Халықаралық тәжірибе

Жол-көлік оқиғаларының деңгейі төмен Скандинавия елдерінің тәжірибесі бойынша жолдарда өлім-жітімнің мүлдем болмауы қағидаты жолдардағы қауіпсіздікті арттырудың негізгі стратегиясына айналады.

Оның әсер етуді қажет ететін негізгі компоненттері жолдар, жүргізушілер және автокөлік болып табылады.

Осыған байланысты талдаманы енгізе отырып және тиімділігі дәлелденген арнайы бағдарламалық қамтамасыз етуді пайдалана отырып автожолдарды жобалау мен реконструкциялау тәсілдерін қайта қарау қажет, (*мысалы, «Vision Zero»*) бұл барлық қатысушылардың қауіпсіздігі үшін инфрақұрылымның бірыңғай элементтерімен жол қозғалысының үйлесімді жүйесін ұйымдастыруға мүмкіндік береді.

Жол қозғалысын реттеудің техникалық құралдары (*бағдарламалар, жаяу жүргіншілер өткелдері және т.б.*) мүмкіндігі шектеулі адамдарға қауіпсіз жолдардың қолжетімділігін қамтамасыз ету бөлігінде толықтырылатын болады.

Жүргізушілерді ақпараттық сервистер (*СМС, Яндекс, Google, 2 GIS навигациялық карталары*) арқылы авариялық қауіпті учаскеге жақындау және/немесе болу, ауа райының, жолдың және өзге де жағдайлардың нашарлауы туралы хабардар ету көзделетін болады.

ЖКО кезінде зардап шеккен адамдарға жедел алғашқы медициналық көмек көрсету, сондай-ақ өлім-жітімді азайту үшін трассалардағы медициналық-құтқару пункттерінің оңтайлы орналасу бөлігінде жұмыс істеу тәсілдері өзгертілетін болады.

Жүргізуші тәртібін арттыру жөніндегі шаралар ретінде техникалық сипаттамалары бекітілген бірыңғай талаптарға (*«Жолдардағы фотобейнетіркеу және бейнеаналитика жүйесі» және «Жол қозғалысын басқару жүйесі»*) сәйкес келетін жол жүрісі қағидаларын бұзушылықтарды тіркеу жүйелерін кеңейту жалғастырылатын болады.

Сонымен қатар, полицияның жол қозғалысын қадағалау жөніндегі күнделікті қызметіне көлік ағынындағы құқық бұзушылықтарды анықтауға және жолын кесуге мүмкіндік беретін қызметтік автомобильдер базасында аппараттық-бағдарламалық кешендер енгізілетін болады. Бұл қозғалыстың басқа қатысушылары үшін ықтимал ауыр зардаптардың алдын алады.

Сондай-ақ, заңнамалық деңгейде «қасақана» жол қозғалысы қағидаларын бұзушылар құқық бұзушылық жасаған кезде (*жыл ішінде бес және одан да көп бұзушылықтар*) 50% жеңілдікпен әкімшілік айыппұл төлеу мүмкіндігін алып тастау туралы норманы енгізу қажет.

Бір мезгілде жолаушылар тасымалын жүзеге асыру қағидаларын өрескел бұзған кезде 6 айға жүргізуші куәлігінен айыру, сондай-ақ жолаушылардың жауапкершілігін енгізу туралы мәселе пысықталатын болады.

Финляндияның оң тәжірибесін ескере отырып, емтихандарды тапсыру және жүргізуші куәлігін алу тәртібін қайта қарау қажет, мұнда тұрақты жүргізуші куәлігі 2 жылдық сынақ мерзімінен кейін және бірқатар емтихандардан өткеннен кейін беріледі. Бір мезгілде оларда оқудан өткен азаматтар жасаған ЖКО саны бойынша бағаланатын автомектептердің рейтингін енгізу мәселесі қаралатын болады. Бұл жүргізушілерді даярлауды жүзеге асыратын субъектілердің жауапкершілігін арттырады.

Автокөліктің техникалық жай-күйі себебінен жол-көлік жарақаттануының тәуекелдерін барынша азайту мақсатында автокөлікті техникалық байқаудан өткізуге қойылатын талаптар оның өту мерзімдерін қысқарту бөлігінде қайта қаралатын болады.

Заңнамалық деңгейде «орташа жылдамдық» ұғымын енгізу автокөлік құралдары жүргізушілерінің қала сыртындағы және түзу жол учаскелерінде жүріп-тұру жылдамдығын төмендетуге мүмкіндік береді. Орнатылған автоматты бақылау-өлшеу аспаптары жылдамдық режимінен асып кету себебінен ЖКО кезінде өлім-жітімнің төмендеуіне ықпал ететін болады.

Жолдардағы балалар жарақатының профилактикасы шеңберінде жалпы орта білім беру және мектепке дейінгі мекемелерде оқу бағдарламаларын әзірлеу және «Жол қозғалысы қағидалары» пәнін енгізу туралы мәселені пысықтау қажет.

Жолдардағы апаттылық проблемаларын шешудегі біртұтас тәсіл өңірлерде жол қауіпсіздігі орталықтарын құруды қамтамасыз етеді, олардың функцияларына бірыңғай көлік саясатын іске асыру және барлық мүдделі органдардың іс-қимылдарын үйлестіру кіретін болады.

Апаттылық жөніндегі мәліметтерді жүйелеу үшін жол-көлік оқиғалары бойынша статистикалық есептілікті қалыптастыру тетігі қайта қаралатын болады және олардан болатын әлеуметтік-экономикалық салдарларды бағалау әдістемесі әзірленетін болады.

Бұл, өз кезегінде, уәкілетті органдардың ақпараттық жүйелерін апаттық жағдай картасында көрсетумен біріктіруді көздейді. Сондай-ақ оқиға орнынан мәліметтерді ақпараттық жүйеге онлайн-режимде беруді көздейтін ЖКО есепке алу процесі автоматтандырылатын болады.

Оқиға қатысушыларының ЖКО кезінде дауларды полиция қызметкерлерінің қатысуынсыз дербес шешудің оңайлатылған рәсімін енгізу күтілуде; сақтандыру жағдайы онлайн режимде ресімделетін болады (*Еуропа хаттамасы*). Бұл шаралар азаматтарға сот ісін жүргізуге уақытша шығындарды үнемдеуге мүмкіндік береді. Жалпы, бұл азаматтардың басқа өтініштерін шешумен айналысатын сот органдарына жүктемені азайтады. Өз кезегінде, патрульдік полиция қызметкерлері қоғамдық қауіпсіздікті қамтамасыз ету жөніндегі қызметті атқаруға жұмылдырылады.

Әдебиет:

1. Дүниежүзілік денсаулық ұйымы (World Health Organization) әр 5 жыл сайын «Әлемдегі жол жүрісі қауіпсіздігі туралы баяндама» атауымен арнау есеп дайындайды («Global Status Report on Road Safety»).



ТАЖЕНОВ

Аскар Даулетханович

начальник Управления административной
практики Комитета административной полиции
МВД Республики Казахстан полковник полиции

ПОСЛЕДНИЕ ИЗМЕНЕНИЯ В КОДЕКС РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН ОБ АДМИНИСТРАТИВНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЯХ В СФЕРЕ ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Сегодняшний главный принцип – это **Закон и порядок**. Это важнейшее требование для обеспечения безопасности всего общества и каждого человека.

В связи с чем, Министром внутренних дел текущий год был объявлен «Годом профилактики: полиция на страже Закона и порядка». Главная цель – максимально предотвращать преступления, устранять причины и условия, способствующие их совершению.

МВД совместно с другими государственными органами на постоянной основе проводится работа по совершенствованию административного законодательства с учетом новых реалий и вызовов.

Данная работа включает в себя разработку и принятие новых нормативно-правовых актов, направленных на повышение дорожной безопасности, уровня подготовки и ответственности участников дорожного движения.

Только за 2024 и истекший период текущего года приняты ряд законодательных поправок, направленных на повышение общественной и дорожной безопасности, которые прежде всего имеют именно профилактическую направленность.

В целях профилактики совершения нарушений ПДД и предотвращения дорожно-транспортных происшествий, усилена ответственность по некоторым составам административных правонарушений.

Всем известно, превышение скорости является основной причиной совершения ДТП и напрямую влияет на тяжесть их последствий. Только за прошлый год из-за несоблюдения скоростного режима совершено 5638 ДТП, погибло 801 человек, ранено 7932.

К тому же нередки факты, когда допустимую скорость превышают в разы.

В рамках закона (*от 3 октября 2024г.*) по вопросам организации движения отдельных видов транспортных средств и цифровизации дорожной безопасности введена ответственность за превышение разрешенной скорости от 60 км/ч и выше (*штраф 40 МРП*) и за ее повторность (*штраф 60 МРП*).

В целях обеспечения безопасности движения автотранспорта этим же Законом для должностных лиц дорожных организаций за повторные нарушения в содержании дорог и дорожных сооружений введена более строгая ответственность (*ст.630, 631, 632*).

С 13 марта т.г. вступил в силу **Закон «О внесении изменений и дополнений в КоАП»**.

Теперь за высовывание пассажирами из кабины автомобиля во время его движения грозит штраф 10 МРП.

Раньше такой нормы не было. Во время выпускных вечеров и свадеб многие пренебрегают своей безопасностью и совершают подобные действия.

Это поможет в обеспечении безопасности жизни и здоровья при перевозках пассажиров.

При чем ответственность коснется в равной степени как пассажира (*ч.5 ст.615 КоАП*), так и водителя (*ч.1-2 ст.593 КоАП*), что окажет дополнительный профилактический эффект.

Для устранения пробелов в законодательстве, введена ответственность за выезд на встречную полосу движения для лиц, к которым лишение права управления автомобилем не применяется (*ч.3-1 ст.596 КоАП*). Теперь таким нарушителям обеспечен штраф в 30 МРП.

Кроме того, введена ответственность за выезд на встречную полосу движения, повлекшее ДТП. Теперь водитель лишается прав на 9 месяцев (*ч.4-1 ст.596 КоАП*).

Зачастую, ДТП на железнодорожных переездах приводят к необратимым и тяжелым последствиям с человеческими жертвами.

В связи с чем, во избежание подобных несчастных случаев, усилена ответственность за нарушение правил проезда ж/д переездов с 10 до 20 МРП (*ч.1 ст.607 КоАП*).

А если данные действия привели к ДТП, теперь водитель будет лишен прав на 9 месяцев (*ч.3 ст.607 КоАП*).

За непредоставление преимущества в движении транспорту оперативных и специальных служб – возрос штраф с 7 до 20 МРП, при повторности – с 15 до 40 МРП (*ст.598 КоАП*).

За повторное нарушение по данной статье, помимо возросшего штрафа, в качестве альтернативы с 1 сентября т.г. вводятся общественные работы на 20 часов.

Специальные и оперативные службы играют важную роль в обеспечении неотложной помощи гражданам. К сожалению, не все водители соблюдают установленную обязанность пропустить вперед, к примеру, карету скорой помощи. А каждая секунда промедления может привести к трагическим последствиям.

Данные поправки были разработаны для более эффективного обеспечения неотложной помощи гражданам.

Зачастую поправки вводятся по причине социальной необходимости. Так, в свете популяризации экологически чистого транспорта в прошлом году введена ответственность за нарушение правил остановки или стоянки в местах, отведенных для подзарядки электромобилей, со штрафом 5 МРП (*ч.1 ст.597 КоАП*).

Для исключения излишней репрессивности по отдельным составам мы последовательно смягчаем ответственность в тех позициях, которые не оказывают существенного влияния на жизнь и здоровье людей.

В рамках Закона по вопросам популяризации экологически чистого транспорта и развития инфраструктуры для электромобилей (*от 18 июля 2024г.*) исключена административная ответственность в случае упрощенного оформления ДТП в порядке «Европротокола» (*ст. 741*).

В рамках Закона от 3 октября 2024 года исключен штраф и оставлено предупреждение по первому нарушению за не включённые днем фары (*ч.1 ст.602 КоАП*).

В текущем году за нарушение водителем ПДД, повлекшее ДТП с материальным ущербом без вреда здоровью, исключено лишение прав на 6 месяцев (*ч.1 ст.610 КоАП, остался только штраф 20 МРП*).

Снижен в три раза штраф за несвоевременную оплату пользования платными парковками с 3 до 1 МРП, за повторность – с 5 до 2 МРП (*ч. 4-1 и 4-2 ст.597 КоАП*).

Как видите, ведется постоянная работа по исключению излишней репрессивности законодательства в отношении граждан, допустивших незначительные нарушения. Однако в отношении злостных нарушителей работа по усилению ответственности будет продолжена.

Таким образом, совершенствование административного законодательства в сфере безопасности дорожного движения имеет огромное значение для снижения аварийности на дорогах, сохранения жизни и здоровья людей, а также минимизации ущерба, связанного с ДТП. Эффективное законодательство вместе с усилением контроля и ответственности будет способствовать формированию безопасной и комфортной дорожной среды.



САЛИМГЕРЕЙ

Арон Аманжолович

директор Института государства и права
им. Г.С. Сапаргалиева Казахского национального
университета им. Аль-Фараби, к.ю.н., доцент

О НАРУШЕНИЯХ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА О ПРИОРИТЕТЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ В ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЯХ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

В мировом рейтинге по смертности в дорожно-транспортных происшествиях, Казахстан занимает 107-е место с показателем 10,4 погибших на 100 тыс. населения. За последние 5 лет 1971 человек признаны лицами с инвалидностью различных групп вследствие ДТП [1].

Приведенная статистика наглядно показывает состояние защищенности человеческой жизни в Казахстане, когда население страны ежедневно подвергается риску по потере здоровья и, что особенно непоправимо, жизни человека.

В то же время действующее законодательство страны в дорожно-транспортной сфере в полной мере устанавливает правовые основы, общие и специальные условия функционирования дорожного движения и обеспечения его безопасности в Республике Казахстан. В статье 3 Закона РК «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 года установлены основные принципы дорожного движения:

- 1) приоритет жизни и здоровья участников дорожного движения над экономическими результатами хозяйственной деятельности;
- 2) приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью участников дорожного движения;
- 3) соблюдение интересов участников дорожного движения, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;
- 4) системный подход к обеспечению безопасности дорожного движения.

Нормы административного и уголовного законодательства страны устанавливают ответственность за нарушение правил в дорожно-транспортной сфере страны. Кроме того, в дорожно-транспортной сфере страны идет активное строительство автомобильных дорог, транспортных развязок, куда из республиканского бюджета выделяются многомиллиардные ассигнования. Причем это осуществляется с целью снижения, главным образом, транспортной нагрузки, обеспечения безопасности дорожного движения и, что немаловажно, улучшения экологической ситуации в этих городах. Безусловно, это в комплексе необходимая и стратегически важная задача, в реализации которой соответствующие уполномоченные органы должны руководствоваться вышеназванными благими целями, но эта деятельность, хотя и бесспорно необходима, тем не менее имеет, в первую очередь, экономическую основу и, следовательно, направлена на улучшение транспортной инфраструктуры городов. Задача же приоритета жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности в данном случае реализуется, однако не прямо, а лишь опосредованно. Неслучайно маслихат города Шымкента отказывается от строительства новых развязок и сделал ставку на пробивку улиц [2].

К примеру, при активном строительстве дорожно-транспортной инфраструктуры в условиях автомобильной загруженности в таком мегаполисе, как Алматы, такой важный аспект дорожно-транспортных отношений, как безопасность пешеходного движения, практически не обеспечена и отсутствует порядок его регламентации. Речь в данном случае идет о регулируе-

мых пешеходных переходах (*со светофорами*) и нерегулируемых пешеходных переходах. И суть проблемы заключается в неисполнении законодательных норм по обеспечению приоритета человеческой жизни над экономическими результатами в дорожно-транспортных отношениях, и за то время, когда приходит осознание опасности таких мер, могут происходить необратимые последствия. О какой безопасности пешеходного движения можно утверждать, когда, к примеру, на выезде в Талгарском направлении из города Алматы установлено более 10 нерегулируемых пешеходных переходов (*и не все освещаемые*), и какая безопасность пешеходного движения на Талгарской трассе может быть обеспечена, если жизнь и здоровье переходящего дорогу человека исключительно зависят только от водителя транспортного средства.

Таким образом, только от водителя транспортного средства зависит здоровье и жизнь переходящего автомобильную дорогу человека и, соответственно, такие водители должны:

- хорошо знать правила дорожного движения и профессионально водить автотранспортное средство;
- быть предельно внимательными во время езды;
- не употреблять спиртные или другие одурманивающие средства;
- иметь технически исправные автомобили;
- обладать хорошим зрением, от качества которого во многом зависит осмотрительность, особенно в вечернее и ночное время;
- обладать великолепной реакцией на случай непредвиденных обстоятельств и многими другими обязательными свойствами.

Но насколько наши водители соответствуют этим требованиям, когда статистика Генеральной прокуратуры Республики Казахстан говорит о потенциальной опасности для жизни и здоровья человека от большого количества автовладельцев, задержанных в состоянии алкогольного или наркотического опьянения во время автомобильного движения. Учитывая другие факты, связанные с неопределением реального количества нарушителей правил дорожного движения и не отраженные в официальной статистике, все это подчеркивает необходимость применения в Казахстане более радикальных мер, направленных на охрану жизни и здоровья человека, чтобы исключить случаи смертельных наездов на детей, когда сбивают насмерть на регулируемых пешеходных переходах мать с малолетним ребенком [3] и т.д.

И до тех пор, пока на городских автодорогах будут действовать потенциально опасные для любого переходящего автодорогу человека так называемые «пешеходные переходы» (регулируемые или нерегулируемые) и не сократится количество нарушителей в состоянии алкогольного, наркотического опьянения, одним словом, безответственного отношения, будут неизбежно происходить происшествия, приводящие к трагическим последствиям, и нередко в отношении детей дошкольного возраста. Ведь автомобиль – это, в первую очередь, источник повышенной опасности, и статистика подтверждает, что многие водители не просто не уступают дорогу пешеходам, а довольно часто игнорируют данное правило, тем самым ставя всех участников дорожного движения в потенциально опасную ситуацию. И это притом, что установленные санкции в административном и уголовном законодательстве страны не останавливают и не предотвращают реально наступление трагических последствий. Следовательно, требуется изменение государственной политики или иной подход в дорожно-транспортной сфере в сторону обеспечения действующих норм о приоритете человеческой жизни над экономическими, хозяйственными результатами. Если существует потенциальная опасность для жизни и здоровья человека в дорожно-транспортных отношениях, то государство незамедлительно обеспечивает такую защиту. Ведь жизнь человека бесценна и её невозможно вернуть в отличие от возведенных строений. Отход от политики, направленной на обеспечение приоритета человеческой жизни в дорожно-транспортной сфере Республики Казахстан, свидетельствует о нарушении режима законности в стране, и вряд ли можно утверждать об их эффективной реализации в обозначенной сфере общественных отношений страны.

В этой связи государственные органы должны решительно предпринимать необходимые меры по обеспечению безопасности пешеходного движения, которые должны включать:

- запрет по установлению «пешеходного движения» на оживленных городских и пригородных автомобильных трассах, развитие сети подземных и надземных переходов и других безопасных переходов (*новые инновационные подходы, относимые к степени не особой слож-*

ности), где исключалась бы какая-либо связь пешехода с транспортным средством, являющимся, в первую очередь, источником повышенной опасности;

– задействовать весь круг юридических и физических лиц, участвующих в дорожно-транспортной сфере, в вопросах повышения квалификации с целью исполнения нормативного приоритета человеческой жизни над экономическими результатами. Такие аспекты легко заметить по количеству видеокамер над пешеходными переходами. Зато есть огромное количество видеокамер, устанавливающих пределы скоростного движения, порядка транспортного расположения, автомобильного движения и т.д. Безусловно, они направлены на безопасность дорожно-транспортных отношений, но безопасность человека они обеспечивают опосредованно. Приведенные примеры также связаны с незнанием и непониманием сути поставленных вопросов, когда непосредственно обеспечивается на практике дорожно-транспортная политика государства;

– устанавливать светящиеся пешеходные переходы, как это предложили китайские специалисты более 10 лет назад, а также трудно переходимые заградительные сооружения на оживленных городских трассах с интенсивным движением для исключения возможности перехода дороги в неустановленных пешеходных переходах и многие другие меры.

Кроме того, практически ни в одном нормативном правовом акте страны, в государственных программных документах не содержатся четко прописанные правила, которые непосредственно были бы направлены на охрану жизни и здоровья участника пешеходного движения. Если проект на строительство транспортного объекта в каком-либо районе города Алматы получает одобрение по государственному частному партнерству или по иным договорным условиям, т.е., соответственно, проходит все этапы конкурсного отбора, включая различные виды экспертизы и соответствия предъявляемым требованиям, то насколько подрядные организации при проведении строительных работ понимают или знают об установленной норме, о приоритете жизни и здоровья участников дорожного движения над экономическими результатами хозяйственной деятельности. Кто-то может возразить относительно такого высказывания, поскольку все строительные проекты проходят обязательную экспертизу и их задача состоит только в точном выполнении поставленных задач по реализации проекта. Но повседневная практика в дорожной сфере, когда регулярно происходят трагические события, показывает противоположную ситуацию. Причем, проведение правового мониторинга в дорожно-транспортной сфере Республики Казахстан должно исходить из оценки эффективности реализации принятых нормативных правовых актов на предмет обеспечения человеческой жизни. Такая оценка, помимо правовых актов и других государственных, ведомственных актов, заключается в мониторинге сложившейся системы организации уполномоченных органов и хозяйствующих субъектов страны по исполнению законодательных положений в дорожно-транспортной сфере на предмет обеспечения человеческой жизни.

Литература:

1. Статистика по ДТП // <https://bestprofi.com/document/2799662758?5&isScroll=true>.
2. Шымкент отказывается от строительства новых развязок: ставка на пробивку улиц // https://tengrinews.kz/kazakhstan_news/shymkent-otkazyivaetsya-stroitelstva-novyih-razvyazok-554861/
3. Алматинец сбил насмерть мать с ребенком на зебре в Алматинской области//<https://tengrinews.kz/accidents/almatinets-sbil-nasmertmat-rebenkom-zebre-almatinskoy-427793/>



ИМАНБАЕВ

Мурат Серикович

начальник Управления дорожной
безопасности Комитета административной
полиции МВД Республики Казахстан
полковник полиции

К ВОПРОСУ «ПРИНИМАЕМЫЕ МЕРЫ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ»

В числе приоритетных направлений МВД – обеспечение дорожной безопасности.

С изменением критериев учета ДТП в 2024 году отмечается статистический рост аварийности: 31597 ДТП (+в 2 раза, 2023г. – 15886), погибших 2579 (+1%, 2023г. – 2 543) и 40873 травмированных (+в 2 раза, 2023г. – 19 554).

С начала т.г. рост ДТП на 48% (с 8234 до 12219), травмированных – 64% (с 10143 до 16586). Снижение погибших в ДТП – на 4% (с 767 до 740).

С целью повышения уровня дорожной безопасности и предотвращения негативных последствий, связанных с ДТП, государственными органами реализуется комплекс следующих мер.

МВД совместно с заинтересованными органами в целях снижения уровня аварийности на дорогах, профилактики и пресечения правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения на постоянной основе проводятся оперативно-профилактические мероприятия («Перевозчик», «Безопасная дорога», «Правопорядок», «Автобус» и т.д.).

Усилен контроль на дорогах – на 25% больше пресекли нарушений, способствующих дорожно-транспортным происшествиям (с 4,2 до 5,3 млн);

За нарушения ПДД **наложено штрафов** на сумму – 66,2 млрд. тг., взыскано штрафов на 151,6,8 млрд. тг. (+29%, 2024г. – 40,1 млрд).

Внедряем цифровые решения.

Увеличено до:

– 25 тыс. количество **стационарных скоростемеров**;

– 319 – **мобильных комплексов на автопатруле** (*Ekin-patrol, Kiber-sherif*).

Сегодня с их помощью выявляется 70% нарушений ПДД (4 млн из 5,3 млн).

Внедряем **«Скрытое» патрулирование** (50 ед.).

Устанавливаем камеры на служебный, общественный транспорт и скорую медицинскую помощь.

В качестве новелл: при надзоре за дорожным движением апробируем **воздушное патрулирование** с помощью беспилотных летательных аппаратов (*дронов*) на аварийных участках.

Они позволяют фиксировать такие нарушения правил дорожного движения, как превышение скорости, выезд на полосу встречного движения, обгона и опасного маневрирования, что позволяет оперативно реагировать на нарушения и предотвращать ДТП.

Также, дроны способствуют предотвращению ДТП с наездом на животных, так как оперативно помогают выявлять факты выпаса домашних животных вблизи дорог или их приближение к дорогам.

В настоящее время в Правила дорожного движения вносятся изменения по снижению на загородных трассах допустимой скорости до 60 км/ч в условиях недостаточной видимости.

На автодорогах «Астана – Щучинск» и «Астана – Караганда» устанавливаются 56 диодных знаков переменной информации («Астана – Щучинск» – 40 и «Астана – Караганда» – 16), которые позволяют снижать скорость в зимний период или в условиях недостаточной видимости до 60 км/ч, а также выводить на экран дополнительную информацию, в том числе профилактического характера («Пристегните ремни безопасности!», «Ведется скрытый контроль», «Соблюдайте скоростной режим!»), или предупреждение о ДТП («Держитесь правее, ДТП на полосе слева»).

В дальнейшем этот опыт будет распространен на наиболее загруженные автодороги транзитного направления с высокой интенсивностью движения. Вводимые ограничения скорости на знаках переменной информации будут взаимосвязаны со стационарными и мобильными (патрульные автомобили) системами фиксации нарушений скоростного режима.

Однако принимаемых мер не достаточно.

Мы всегда говорим, что только одними силами полиции наведение порядка на дорогах невозможно.

– Создание безопасной дорожной инфраструктуры является основным решением.

Международной практикой доказано ее прямое влияние на аварийность.

Опыт нашей страны показывает, что на дорогах после реконструкции смертность снизилась в разы.

«Астана-Щучинск» – с 75 до 12 (2006-2023г.г.)

«Астана-Темиртау» – с 30 до 18 (2013-2023г.г.)

– Большую опасность представляют загородные трассы.

На них приходится почти все тяжкие ДТП по причине состояния дорог. *В т.г. количество погибших на трассах составляет 334 из 740 чел.* Это указывает на системные проблемы.

Выявляем их в ходе обследований дорог.

Выдаем предписания акимам и Мин.транспорта.

Проведено 22 тыс. обследований дорог.

Выявлено 40 тыс. дефектов.

По их недостаткам вынесли 21 тыс. предписаний.

Привлекли к ответственности 3,1 тыс. должностных лиц.

Однако, это не снижает аварийность.

В срочном порядке требуется строительство более 6 тыс. км дорог с 4-мя и более полосами (1 категория).

Ситуация осложняется в зимний период.

Прорабатываем нормы по снижению допустимой скорости при неблагоприятных условиях по опыту зарубежных стран (*Франция, до 60 км/ч*).

Законодательно ввели норму по средней скорости. Это дало результат.

Так, на данных участках с 17 марта т.г. снизилось количество ДТП на 15% (*с 223 до 190*), погибших на 16% (*с 58 до 49*), пострадавших на 12% (*с 260 до 228*).

Выявлено более 59 тыс. нарушений средней скорости на сумму 814 млн. тг.

Ведутся пуско-наладочные работы по внедрению данной системы на ещё 5-ти дорогах, протяженностью около 1000 км.

Автоматизация позволяет эффективно фиксировать нарушения, что поддерживает дисциплину среди водителей и предотвращает превышение скорости, которое является основной причиной ДТП.

При поддержке депутатов Парламента совершенствуется законодательство.

Главой государства подписан Закон (*4 октября 2024г.*) по ужесточению требований к **мопедам**.

С января 2025 года начали их регистрацию.

Для управления мопедами необходимо будет иметь водительское удостоверение категории A1 (*либо кат. А или В*).

Введена более строгая ответственность за превышение скорости на 60 км/ч и выше в виде штрафа в размере 40 МРП (*157 тыс. тенге*).

С 1 января т.г. вступили в силу новые требования к **частным перевозчикам** (Закон «Об автомобильном транспорте»).

Теперь они обязаны:

- подать уведомление о начале своей деятельности в акиматы;
- проходить ежедневный предрейсовый и послерейсовые медосмотры;
- проводить ежедневный техосмотр автотранспорта;
- соблюдать режим труда и отдыха.

Контроль возлагается на владельцев интернет-платформ (*Яндекс, Индрайвер и др.*).

Здесь по изменениям где разработчиком было Министерство транспорта, столкнулись с проблемами недостаточного урегулирования норм правовых актов, как в части контроля госорганами и их компетенций, так и ответственности интернет-агрегаторов.



СИСЕНБАЕВ
Ренат Маратович
директор автошколы «МАЙЯ и К»

РОЛЬ АВТОШКОЛ В ФОРМИРОВАНИИ УСТОЙЧИВОЙ КУЛЬТУРЫ ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Профессиональная подготовка водителей автотранспортных средств в нашей республике уже многие годы является объектом различных дискуссий, как на государственном уровне, так и в обществе. Несмотря на введение различных изменений в законодательстве, действующий механизм подготовки водителей негативно стабилен в высоком росте процента ДТП, происходящих по вине водителей.

– В настоящее время автошколы все еще остаются на саморегулировании, обучение ведут более 1000 учебных центров, для их открытия не требуется лицензирования и специальных разрешений, все это носит только лишь уведомительный характер.

– Подготовка водительских кадров в республике носит уже давно бессистемный характер. Сегодня в республике вся сфера автошкол представляет собой сообщество юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, предоставляющих образовательные услуги, осуществляющие свою коммерческую деятельность так же, как это делают любые торговые организации, поскольку государство де-факто приравнивало статус автошкол к статусу обычных хозяйствующих субъектов.

– Внедрение института подготовки водителей в общую рыночную конкурентную среду, которое рассматривалось государством как эффективный источник развития добросовестной конкуренции, способный повысить качество подготовки и обеспечения кардинального снижения уровня аварийности – это был ошибочный путь, поскольку здоровая конкуренция может возникнуть и эффективно работать на пользу общественной дорожной безопасности только в хорошо организованных и регламентированных системах.

– Как показало время и практика, умение организовать государством конкурентную систему в сфере подготовки водителей оказалось неэффективным, что в результате приводило к массовым нарушениям законодательства при получении водительских удостоверений по республике. И как причинно-следственная связь – рост числа ДТП, особенно со смертельным исходом. Свободный доступ к процессу подготовки водительских кадров для всех желающих привели к анархии в этой сфере, которую государство обязано контролировать – в обеспечении безопасности своих граждан.

Контролировать учебные организации, выполняющие функции в области дорожной безопасности, государство само себе запретило. Что это, нонсенс!

Независимо от качества работы, а скорее, совсем без него, «липовые» автошколы в течение того длительного периода, пока контролирующим государственным институтам нельзя проверять их деятельность, имеют возможность свернуть свою деятельность и продолжить работу уже под новым другим именем.

Более того, эксперимент в апреле 2016 года, путем внесения изменений в Закон Республики Казахстан «О Дорожном движении» о том, что внедряется самоподготовка кандидатов в водители, без соответствующего обучения в специализированных автошколах, не привел к искомому результату в области безопасности дорожного движения! Число аварий стало меньше? Конечно, нет! Статистика – вещь упрямая! Эта не та сфера деятельности, где такого рода эксперименты пройдут безболезненно для нашего общества.

В 2020 году прекращен государственный контроль деятельности автошкол, исключена административная ответственность за некачественную подготовку. Это привело к тому, что зачастую, учебный процесс проводится формально. Во многих школах отсутствует необходимая материально-техническая база, преподавательский и инструкторский состав.

Ожидаемого эффекта от саморегулирования деятельности автошкол не произошло, по всем направлениям в этой сфере наблюдается снижение качества подготовки и оснащения.

Сегодня многие водители не знают даже основных правил дорожного движения и не умеют справляться с элементарными ситуациями на дороге, такими как движение по круговым перекресткам. А поведение пешеходов на дорогах – отдельная тема.

Все эти перечисленные факторы уже давно призывают общество и государство принять неотложные меры в контроле и регулировании в подготовке водительских кадров, и роль автошкол в формировании дорожной безопасности возрастает многократно.

Время признать свои допущенные ошибки пришло. Зададимся самым вопросом – что такое культура дорожной безопасности?

В нашем понимании, культура безопасности участника дорожного движения – это совокупность знаний, навыков и поведенческих установок участника дорожного движения в принятии решений относительно предпринимаемых в настоящий момент действий, планирование этих действий и прогнозирование их последствий.

Что требует сегодня обсуждения, так это именно культура поведения за рулем, а точнее, культура управления транспортным средством. Среди всех факторов, лежащих в основе дорожно-транспортных происшествий, главную роль, несомненно, играет поведение людей.

Для того, чтобы в этом убедиться достаточно посмотреть на перечень причин дорожно-транспортных происшествий:

- первое место занимают нарушения, связанные с нарушением проезда пешеходных переходов и превышения скорости – 20% и 15% соответственно.

Примерно по 10% приходится на нарушения, связанные с нарушениями правил маневрирования и правил проезда перекрестков.

В числе оставшихся причин: нетрезвое состояние водителей, выезд на встречную полосу, неподчинение сигналам, знакам и разметке, эксплуатация технически неисправного транспортного средства, управление транспортным средством без прав. Я назвал еще не все причины.

В этом контексте серьезную озабоченность вызывает агрессивность, а то и откровенное хамство на дороге, причем и в связи с тем, что мы, по всей видимости, начинаем привыкать к этому, т.е. мириться с тем, с чем мириться нельзя.

Агрессивность – это многогранное явление, которое может иметь самые разные причины, включая факторы психологического, социального и биологического характера.

Поведение водителя на дороге неотделимо от его поведения в обществе. И если поведение ЧЕЛОВЕКА воспитывается в семье, в школе, то поведение на дороге во многом прививается в автошколе. Родителей не выбирают, чего не скажешь про автошколы.

В учебных организациях, ответственно относящихся к подготовке кандидатов в водители, процесс обучения и воспитания должен быть неотделим. Как человек ведет себя в обществе, он также поступает на дороге.

Это просто, как Азбука.

А ведь основная цель работы учебных организаций данного профиля – подготовить грамотного, культурного и надежного водителя.

Все вышеперечисленное, поднимает вопрос о пересмотре требований к учебным организациям со стороны государства и общества, и нужны предложения системного характера, а именно:

- необходимость лицензирования учебных организаций, повышение требований к ним по материально-техническому оснащению, наличию квалифицированных преподавательских и инструкторских кадров;

- внедрить в тематические планы занятий курсантов уроки по психологической устойчивости и правилах взаимодействия с другими участниками дорожного движения, прививающие уважительное отношение к другим водителям, пешеходам, велосипедистам. На практических

занятиях будущих водителей учить сохранять спокойствие в сложных ситуациях и не поддаваться агрессии;

- организовать контроль деятельности учебных организаций со стороны государственных уполномоченных органов и общественных институтов, проведения мониторинга по выпускникам школ, виновных в совершенных ДТП;

- создание общественных рабочих комиссий для анализа текущего состояния автошкол, определения стандартов их работы и выработки новых подходов к обучению – это шаги, которые должны быть предприняты обществом как можно скорее, в ближайшей перспективе;

- разработать пилотные проекты с дальнейшим внедрением участия автошкол в системе среднего и высшего образования, создать механизмы для участия автошкол на договорной базе с ВУЗами и колледжами на добросовестной конкурентной платформе;

- современные автошколы должны соответствовать требованиям, которые меняются вместе с развитием технологий. Необходимо создавать рабочие группы, состоящие из представителей добропорядочных автошкол, чтобы выработать совместные рекомендации по контролю учебного процесса и направлениям улучшения. Тех, кто не готов к изменениям, необходимо ставить перед выбором: либо совершенствоваться, либо закрывать свою деятельность.

Учитывая все эти необходимые требования, можно повысить правовую ответственность учебных организаций, так как автошколы играют ключевую роль в подготовке нового поколения водителей, от которых будет зависеть безопасность на дорогах Казахстана. Уважение и взаимопонимание – основа, которая помогает избежать аварий и сохранить жизни.



ВАХИТОВА

Лилия Владимировна

ассоциированный профессор кафедры
транспортные услуги и бизнес АЛТ
университета им. М. Тынышпаева, к.т.н., доцент,



АБИБУЛЛАЕВ

Серик Шинбулатович

ассоциированный профессор кафедры
транспортные услуги и бизнес АЛТ
Университета им. М. Тынышпаева, к.т.н.

**АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДАХ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН**

Железнодорожные переезды выполняют особую функцию на транспортно-логистической сети Республики Казахстан, обеспечивая регулирование безопасного проезда транспортных средств на пересечениях железных дорог с автомобильными в одном уровне. Вследствие увеличения интенсивности движения автотранспортных средств и размеров движения поездов, все чаще встает вопрос о необходимости уделять особое внимание обеспечению безопасности движения на железнодорожных переездах.

Дорожно-транспортные происшествия на переездах с участием автомобилей и подвижного состава железных дорог являются одной из основных проблем в процессе организации безопасного движения как для железнодорожного, так и автомобильного транспорта. Многие железнодорожные переезды являются местами, где образуются длительные задержки автотранспортных средств, как при возникновении дорожно-транспортных происшествий, так и без них, вследствие увеличения интенсивности автотранспортного потока. Кроме того, наличие на железнодорожных участках пересечений с автомобильными дорогами способствует резкому ограничению пропускной способности железнодорожной линии [2].

Железнодорожные переезды требуют пристального внимания со стороны служб организации дорожного движения, а также департамента безопасности движения железных дорог РК, так как влекут за собой большие потери как для автомобильного и железнодорожного видов транспорта в частности, так и для общества в целом. Ежегодно в дорожно-транспортных происшествиях на железнодорожных переездах погибают и получают различные травмы большое количество людей, а также наносится материальный ущерб обществу.

На сегодняшний день в Казахстане насчитывается более тысячи железнодорожных переездов, из них 1028 общего пользования и 9 необщего пользования. На более чем 400 переездах осуществляется маршрутное автобусное сообщение. С целью обеспечения безопасности движения большинство железнодорожных переездов РК оснащены:

- светофорной сигнализацией с автоматическими шлагбаумами;
- светофорной сигнализацией с полуавтоматическими шлагбаумами, закрываемые и открываемые кнопкой с пульта дежурного по переезду;
- электрокнопочными шлагбаумами с оповестительной светофорной сигнализацией;

- механизированными шлагбаумами с оповестительной светофорной сигнализацией и без нее;
- устройствами заграждения (УЗП);
- механическими горизонтально-поворотными шлагбаумами – заградительной сигнализацией;
- связью с дежурным по станции или поездным диспетчером;
- радиосвязью;
- прожекторными установками;
- устройствами электрического освещения;
- камерами видеонаблюдения;
- железобетонными, резиновыми и другими настилами;
- пешеходными дорожками.

Несмотря на техническое оснащение, согласно статистике, аварийность на железнодорожных переездах на сегодняшний день остается высокой и является очень серьезной проблемой как для железнодорожного, так и автомобильного транспорта.

На сегодняшний день, как показывают статистические данные, в Республике Казахстан наблюдается тенденция увеличения количества дорожно-транспортных происшествий на железнодорожных переездах. Согласно результатам анализа по количеству дорожно-транспортных происшествий Республики Казахстан уровень аварийности на железнодорожных переездах остается стабильным. Как видно из диаграммы (рис.1) за рассматриваемые 4 года на железнодорожных переездах произошло 107 дорожно-транспортных происшествий, где 22 человека погибли и 46 человек получили различные телесные повреждения. Средний коэффициент тяжести составил $kt = 0,64$. Показатели аварийности и тяжести последствий дорожно-транспортных происшествий на железнодорожных переездах Республики Казахстан за 2021-2024 годы представлены на рисунках 1, 2.

Исходя из данных по аварийности на переездах (рис. 2) более 85% дорожно-транспортных происшествий приходится на неохраемые железнодорожные переезды.

Отмечается, что главной причиной дорожно-транспортных происшествий на железнодорожных переездах в большинстве случаев является безответственность водителей автотранспортных средств. В основном наблюдается нарушение правил дорожного движения, которые заключаются в выезде на переезд при запрещающем сигнале светофора, объезд закрытого шлагбаума, а также техническая неисправность автомобилей. Очень часто водители переоценивают возможности своих автомобилей и пытаются проскочить зону железнодорожного переезда перед приближающимся поездом, что в итоге зачастую приводит к аварийным ситуациям либо к дорожно-транспортным происшествиям с тяжелыми и особо тяжелыми последствиями.

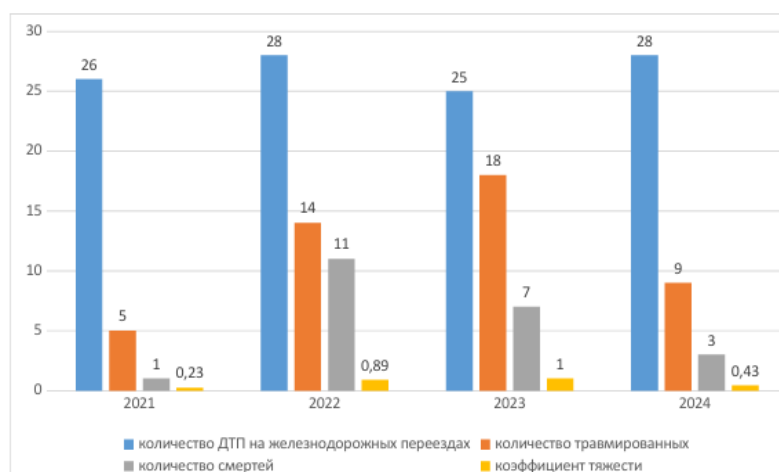


Рисунок 1. Статистические данные по дорожно-транспортным происшествиям на железнодорожных переездах РК за 2021-2024 годы и тяжести их последствий.

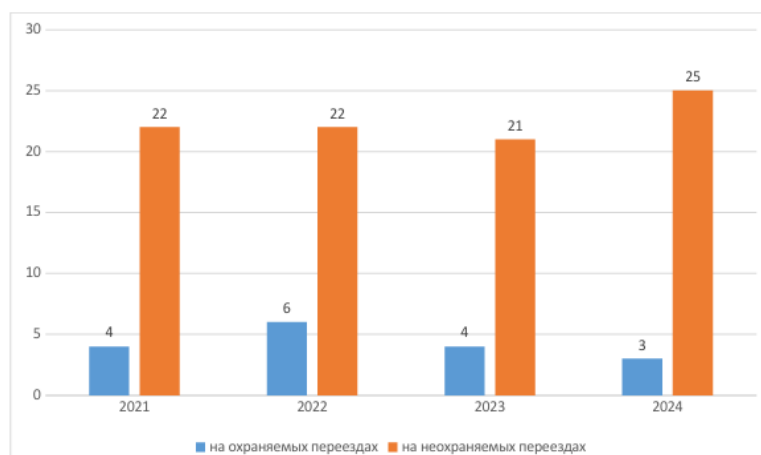


Рисунок 2. Количество ДТП на охраняемых и неохраняемых железнодорожных переездах РК за 2021-2024 годы.

Согласно отчету Департамента безопасности движения АО «НК «КТЖ», по итогам анализа безопасности на железнодорожных переездах и выявленных причин дорожно-транспортных происшествий, с целью повышения уровня безопасности на железнодорожных переездах на регулярной основе реализуются различные профилактические мероприятия происшествий, по предупреждению дорожно-транспортных.

Изучение причин аварийности в зоне железнодорожных переездов показало, что ее уровень зависит от:

- степени оснащенности переездов техническими средствами организации дорожного движения (дорожные знаки, светофоры);
- наличия шлагбаумов (автоматические шлагбаумы, ручные шлагбаумы);
- оборудования сигнализирующими и предупреждающими устройствами (звуковая сигнализация, световая сигнализация, системы видеонаблюдения).

Кроме того, следует отметить основные факторы, оказывающие влияние на уровень аварийности в зоне железнодорожных переездов. К примеру, правильное и своевременное функционирование технических средств организации дорожного движения позволяет значительно снизить риски возникновения дорожно-транспортных происшествий, а недостаточное оснащение либо неисправность устройств резко повышают вероятность аварий.

Также не стоит забывать и о человеческом факторе, который остается главной причиной большинства дорожно-транспортных происшествий на переездах и, в свою очередь, соблюдение правил дорожного движения, а также внимательность водителей и пешеходов являются необходимыми условиями безопасного пересечения.

Среди дополнительных факторов, влияющих на безопасность движения, можно отметить видимость на переезде, состояние дорожного покрытия, интенсивность движения, погодные условия и др.

Таким образом, решение проблемы повышения уровня безопасности движения в зоне железнодорожных переездов требует комплексного подхода, включающего в себя техническое оснащение, соблюдение правил, повышение осведомленности.

Для повышения уровня безопасности движения на железнодорожных переездах могут быть применены различные методы. В первую очередь необходимо обратить внимание на переезды, относящиеся к I категории, так как эти переезды характеризуются высокой интенсивностью движения, в связи с чем здесь существует большой риск возникновения нарушений безопасности движения [3]. В Казахстане 32 железнодорожных переезда отнесены к I категории. На таких переездах зачастую образуются заторы автотранспорта, ожидающего проследование поезда, а также наличие на грузонапряженных участках железных дорог пересечений на одном уровне с автомобильными является одним из факторов снижения их пропускной способности. Наиболее оптимальным решением этой проблемы на подобных переездах является разделение транспортных потоков за счет строительства развязок в разных уровнях (путепроводы). Такое мероприятие сопровождается значительными капитальными вложениями, однако позволит моментально решить несколько проблем, такие как, устранение заторов автотранспортных средств, снижение износа автомобилей, улучшение условий труда водителей автомо-

билей и машинистов локомотивов, повышение пропускной способности железнодорожного участка, повышение безопасности движения, увеличение скоростей движения, ускорение сроков доставки [3].

Исходя из мирового опыта, на железнодорожных участках, где в перспективе планируется введение скоростного и высокоскоростного движения пассажирских поездов, проектирование и строительство развязок на разных уровнях (путепроводы, тоннели) на пересечениях с автомобильными дорогами является единственно правильным решением, что предусматривается соответствующими правилами и нормами проектирования подобных инфраструктурных объектов.

Вторым этапом требуется провести полное обследование нерегулируемых железнодорожных переездов, так как, согласно статистическим данным, именно здесь чаще всего происходят дорожно-транспортные происшествия. Самым радикальным решением для малодеятельных переездов, которые в большинстве случаев и являются нерегулируемыми, это их закрытие. Но такое решение осложняется довольно трудным процессом закрытия, который требует проведения детального технико-экономического обследования, согласований с органами местной исполнительной власти и другими заинтересованными ведомствами, организациями и лицами, в том числе с местным населением. В ином случае, потребуется проведение различных мероприятий, способствующих повышению уровня безопасности на железнодорожных переездах.

Мероприятия, применяемые для повышения уровня безопасности на железнодорожных переездах, можно разделить на четыре категории [4]:

1. Инженерно-технические, к ним относятся:

- модернизация переездов – установка автоматических шлагбаумов и светофорной сигнализации; оборудование переездов системами видеонаблюдения; улучшение освещения переездов в темное время суток; установка устройства заграждения переездов; улучшение дорожного покрытия в зоне переезда и на подходах к нему;

- улучшение видимости – расчистка полос отвода от древесно-кустарниковой растительности и иных предметов, препятствующих хорошей видимости;

- внедрение интеллектуальных систем – использование систем обнаружения препятствий на переездах; интеграция переездной сигнализации с системами управления на автомобильных дорогах.

2. Организационные мероприятия:

- классификация и категорирование переездов – определение приоритетности оборудования переездов техническими средствами в зависимости от интенсивности движения;

- регулярные проверки и обслуживание переездов – контроль состояния технических средств и дорожного покрытия; своевременное устранение неисправностей;

- взаимодействие с органами власти и общественными организациями – проведение совместных мероприятий по профилактике дорожно-транспортных происшествий; информирование населения о правилах безопасности на переездах.

3. Профилактические мероприятия:

- информационно-пропагандистские мероприятия – размещение информационных плакатов и баннеров; проведение лекций и бесед в учебных заведениях и на предприятиях; размещение социальной рекламы в средствах массовой информации;

- контроль соблюдения правил дорожного движения – усиление контроля за соблюдением правил проезда через железнодорожные переезды; применение мер административного воздействия к нарушителям;

- обучение водителей и пешеходов – включение вопросов безопасности на переездах в программы обучения в автошколах; проведение инструктажей для работников предприятий, использующих железнодорожные переезды.

4. Технологические мероприятия:

- внедрение систем видеофиксации нарушений – установка камер для автоматической фиксации нарушений правил проезда через переезды;

- использование систем геолокации и навигации – оповещение водителей о приближении к железнодорожным переездам с помощью мобильных приложений и навигационных систем;

- применение беспилотных летательных аппаратов (БПЛА) для контроля состояния железнодорожных переездов и выявления нарушений на них с помощью БПЛА [5].

Таким образом, изучив современное состояние обеспечения безопасности на железнодорожных переездах Республики Казахстан, можно сделать следующие выводы:

1. На железнодорожной сети Казахстана функционирует 1037 переездов, из них 32 переезда I категории, 133 – II категории, 39 – III категории и 833 – IV категории. 205 железнодорожных переездов являются охраняемыми и 832 – неохраняемыми. Неохраняемыми являются переезды II, III и IV категорий.

2. Анализ статических данных по дорожно-транспортным происшествиям на железнодорожных переездах на 2021-2024 годы показывает, что уровень аварийности не имеет тенденции к улучшению. Ежегодно на переездах РК происходит от 25 – 28 дорожно-транспортных происшествий (ДТП).

3. Большая часть ДТП, более 85% совершается на неохраняемых железнодорожных переездах, которые составляют большую долю от общего количества переездов по республике.

4. Главными причинами возникновения дорожно-транспортных происшествий на железнодорожных переездах являются недисциплинированность и невнимательность водителей автотранспортных средств, несоблюдение правил дорожного движения в зоне переездов, излишняя переоценка водителями своих возможностей и возможностей автомобилей, технические отказы автотранспортных средств.

5. Основными профилактическими мероприятиями по предупреждению дорожно-транспортных происшествий являются:

- проведение заседаний координационных советов с участием представителей транспортной прокуратуры и полиции, территориальных органов транспортного контроля комитета транспорта Министерства транспорта РК, причастных служб в границах отделений ГП, с целью обсуждения вопросов по проведению совместных мероприятий;

- проведение разъяснительных бесед среди жителей населенных пунктов, проживающих вблизи железнодорожных путей, об опасности и правилах нахождения на железнодорожных путях;

- информирование средствами массовой информации населения о ситуации на железнодорожном транспорте и освещении мероприятий по обеспечению безопасности;

- проведение руководителями отделений ГП совещаний по заслушиванию руководителей железнодорожных станций о принимаемых мерах по предупреждению выхода сторонних людей, выпуска скота и выезда автотранспорта на станционные железнодорожные пути;

- проведение встреч с водителями автотранспортных организаций и других предприятий.

6. Для повышения уровня безопасности движения на железнодорожных переездах требуется комплексный подход в зависимости от интенсивности движения на каждом железнодорожном переезде. Применение инженерно-технических, организационных, профилактических и технологических мероприятий в одном комплексе будут способствовать снижению количества дорожно-транспортных происшествий на железнодорожных переездах и минимизации их последствий.

Литература:

1. Герус В.Л. Повышение безопасности на железнодорожных переездах на основе совершенствования управления автоматической переездной сигнализацией. дисс. на соиск. учен. степ. канд. техн. наук по спец.: 05.22.08 – Упр. процессами перевозок / В.Л. Герус; Науч. рук. д.т.н., проф. Е.М. Тарасов – Самара: ФГБОУ ВО СамГУПС, 2018. – С. 201.

2. Капский Д.В., Кот Е.Н., Богданович С.В., Рыбинский А.Г., Ибраев К. Анализ условий размещения на дорогах и характеристик железнодорожных переездов Республики Казахстан / Наука и техника, серия Транспорт, Т.20, №3 (2021), – С. 224-233 <https://doi.org/10.21122/2227-1031-2021-20-3-224-233>

3. Рожанский Д.В., Карасевич С.Н. Повышение безопасности движения в зоне железнодорожных переездов / Вестник БНТУ. №2, 2007. – С. 60-65.

4. Повышение безопасности движения на пересечениях автомобильных дорог с железнодорожными путями / Е.Н. Кот и др. // Вестник БелГУТ. Наука и транспорт. 2005, Т.10. №1. – С. 28-31.

5. Организация движения на пересечениях автомобильных и железных дорог / Д.В. Капский и др. // Дороги и мосты: сб. науч. статей. – Киев, 2006. Вып.4. – С. 337-346.



АЛДИЯРОВ

Ерлан Тойбазарович

начальник кафедры организации безопасности
на объектах транспорта Актюбинского
юридического института МВД Республики Казахстан
им. М. Букенбаева подполковник полиции

ҚАЛАЛЫҚ ЦИКЛДЕ МОТОКӨЛІКТЕГІ ҚОЗҒАЛЫС ҚАУІПСІЗДІГІНІҢ ӨЗЕКТІ МӘСЕЛЕЛЕРІ

Көптеген шетелдік әлеуметтанушылар адам мен оның техникасы арасында шешілмейтін қақтығыс бар деп санайды, жасаушы адам машинаның және барлық өнеркәсіптік прогрестің құрбаны болады. Растаудың бірі ретінде, әдетте, жол-көлік оқиғаларының өсу көрсеткіштері келтірілген.

Алайда, егер Біз жолдардағы апаттардың себептерін объективті түрде талдайтын болсақ, фактілерді түсініп, салыстыратын болсақ, онда техниканың қаншалықты тез дамығанына қарамастан, онымен ешқандай байланысы жоқ екеніне көз жеткізу қиын емес. Барлық жағдайларда, біз тікелей немесе жанама түрде кінәліміз – адамдар. Біз өзімізді тауып немесе ғылым мен техниканың жетістіктерінен барынша пайда мен ыңғайлылыққа ие бола отырып, машиналардың құрбандары немесе иелері бола аламыз ба, бұл бізге байланысты.

Мотоциклмен саяхаттау автомобильге бірдей қашықтыққа барғаннан гөрі өлім немесе жарақат алу қаупі жоғары. 2022 жылы американдық мотоциклистер үшін өлім қаупі жеңіл мотоциклдерге қарағанда 35-ке жоғары болды, бұл миллиардтаған көлік құралдарына 390 мотоциклист және осы қашықтықта 11,1 адам қайтыс болды. 2022 жылы бұл көрсеткіш автомобильдерге қарағанда 28 есе жоғары болды.

Егер сіз барлық тіркелген апаттарға қарамастан, жарақаттарға қарамастан, АҚШ-тағы мотоцикл апатының көрсеткіші 2019 жылы миллион мильге 6,31 құрады, бұл автомобильдер мен ұқсас көлік құралдарының миллион миль жүрісіне 3,28 апаттан едәуір жоғары. Алайда, мотоциклистер арасындағы жарақат пен өлімнің жоғары деңгейінің басты себебі-автомобильдер соқтығысудан тиімді қорғауды қамтамасыз етеді. Автокөліктерге келетін болсақ, апаттардың 31%-ы жарақатпен аяқталады, бірақ тек 0,29%-ы өліммен аяқталады. Мотоциклдер үшін тіркелген апаттардың 78,3%-ы жарақатпен аяқталады, ал апаттардың 4,24%-ы өліммен аяқталады.

Басқа елдердің статистикасы АҚШ деректерін растайды. Ұлыбританияның Көлік министрлігі мотоциклдерде автомобильдермен салыстырғанда 16 есе көп ауыр жарақат немесе жарақат алғанын айтты. 2022 жылы мотоциклмен өткен миллиард мильдегі 6043 жағдай автомобильдермен өткен 238 миллиард мильден 25,4 есе жоғары екендігі көрсетілген. Ұлыбританияда 2022 жылы 116,9 мотоциклші миллиард жолаушы-мильде қайтыс болды, бұл автомобиль жолаушыларының миллиард жолаушы-мильіне шаққанда 1,9-дан 61,5 есе көп. Ұлыбритания деректері автомобильдер мен мотоциклдер арасындағы алшақтықты көрсетеді, өйткені олар жолаушылар мильінің санына негізделген, ал АҚШ деректері бір мильдегі көлік құралдарының санына негізделген.

Австралиялық көлік қауіпсіздігі бюросының (ATS) ұлттық зерттеуі мынаны анықтады:

1998 жылдан 2000 жылға дейін барлық жас топтары арасында мотоциклшілердің өлімі артты.

Мотоциклшілердің өлімі басқа көлік жүргізушілеріне қарағанда 30 есе көп болды 40 жасқа дейінгі мотоциклисттер сол жастағы басқа көлік жүргізушілеріне қарағанда 36 есе көп өледі.

Велосипедшілер мен жаяу жүргіншілер жалпыға ортақ пайдаланылатын жолдарда автомобильдермен соқтығысқан кезде қорғалмайды. 2017 жылы 5604 велосипедші жолаушы-

мильде қайтыс болды, бұл жаяу жүргіншілерге қарағанда жеңіл көліктерден 23,5 есе көп, әр қашықтық зардап шеккендерден шамамен 7,6 есе көп болды. Алайда велосипедтер мен жаяу жүргіншілер төмен жылдамдықпен жүреді, сондықтан олар сапардың кішкене бөлігінен өтеді. Керісінше, автобустар үшін өлім жағдайлары автомобильдерге қарағанда төмен, шамамен 0,83 есе көп.

Оқиғалардың 75%-ы мотоциклмен және жеңіл көлікпен байланысты болды, ал қалған 25%-ы бір мотоциклмен болған оқиғалар болды.

Бір көлік құралының апатында мотоциклистің қателігі апаттың жеделдететін фактор ретінде болды, жағдайлардың үштен екісінде, әдеттегі қателік шамадан тыс тежеу немесе бұрылыста күрт бұрылу салдарынан тайып кету және құлау болды, шамадан тыс жылдамдыққа немесе бүйірлік шағудың болмауына байланысты.

Өлімге әкелетін апаттардың жартысына жуығы алкогольді тұтынумен байланысты.

Жарақаттың ауырлығы жылдамдық, алкогольді тұтыну және мотоциклдің мөлшері арқылы артады.

Бірнеше жол-көлік оқиғалары басқа көлік құралдарының жүргізушілері мотоциклді иеліктен шығару жолағын бұзып, осы апаттардың үштен екісінде жазатайым оқиғаларға себеп болды.

Қосымша есеп деректері жабдықты пайдалану, атап айтқанда, дулыға (шлем) және қатты киім апат кезінде жарақаттануды азайтады.

Көлік құралдарының істен шығуы осы мотоцикл апаттарының 3%-ынан аз болды және олардың көпшілігі жолдың тесілуіне байланысты басқару жоғалған кезде бір көліктің қатысуымен болған жол-көлік оқиғалары болды.

Ауа райы мотоциклдермен болған ЖКО 98% фактор болып табылмайды.

Автокөлік жүргізушілерінің мотоциклдерді қозғалыс кезінде анықтау және тану қабілетсіздігі мотоцикл апаттарының негізгі себебі болып табылады. Назар аударыңыз мотоцикл көптеген жол-көлік оқиғаларында маңызды фактор болып табылады және жол-көлік оқиғаларына қатысу күндізгі уақытта мотоцикл фараларын қолдану және айқын көрінетін сары, қызғылт сары немесе ашық қызыл курткаларды кию арқылы айтарлықтай азаяды.

1999 жылдан 2000 жылға дейін Еуропаның бес елінде жүргізілген мотоцикл апаттарының ең соңғы ауқымды зерттеуі статистикалық маңызды үлгіні қоса алғанда, OECD стандарттарын қолдана отырып жүргізілді: 900-ден астам және 900-ден астам бақылау апаттары.

MAIDS есебі әдетте жарақат туралы есептердің көптеген тұжырымдарын қолдайды, мысалы, «OV [басқа көлік құралдарының] жүргізушілерінің 69%-ы соқтығысуды болдырмауға тырыспады», бұл мотоциклді көрмегендерін білдіреді. Сонымен қатар, «PTW [екі доңғалақты қозғалтқыш] апаттарының ең көп саны OV драйвері немесе PTW жүргізушісі қабылдаудың бұзылуына байланысты». Және «шлемді шабандоз алған бас жарақатының алдын алу немесе азайту жағдайларының 68,7%-ында «(яғни 33,2% + 35,5%). 3,6% жағдайда дулыға тимейтіні анықталды бас жарақаты» және «дулыға ауыр немесе максималды мойын жарақаты үшін байланыс коды ретінде анықталған жағдайлар туралы хабарламалар болған жоқ».

Кішігірім-1979 жылы Мичиган университетінің зерттеуіндегі жетекші зерттеуші белгілі киім (әсіресе сары-жасыл) кию арқылы шабандоздың қауіпсіздігін арттыруға болатындығын анықтағаннан кейін Олсонның есебі деп аталатын белгілі зерттеу; күндіз фараларды, әсіресе модуляцияланған фараларды пайдалану; жұмыс істейтін шамдарды пайдалану және түнде шағылысатын киім кию.

Көріну туралы сенімсіз тұжырымдар

Окленд қаласында 1993-1996 жылдар аралығында жүргізілген деректерді қолдана отырып, Жаңа Зеландия зерттеуі, «негізінен қалалық аймақ» (Wells et al.) Hurt Report-тың ақ немесе жеңіл дулыға, флуоресцентті немесе шағылысатын киім киген немесе күндізгі фараларды қолданатын шабандоздар мотоцикл апаттары тобымен салыстырғанда ұсынылған деп мәлімдеп, шабандоздардың назарын арттыруға шақырды. Апаттың құрбандары «мотоцикл апатынан кейін 5 сағат ішінде жарақаттың ауырлығын бағалай отырып, 21 ауруханада өлтірілген, ауруханаға жатқызылған немесе емделген». Ауруханаға жатқызуға немесе ауыр жарақаттарды емдеуге немесе олардың өліміне әкеп соқпайтын жазатайым оқиғалар, сондай-ақ басқа да жол қозғалысына қатысушылар немесе олардың кінәсі қаралмайды. Шағылысатын немесе флуорес-

центті киімнің анықтамасы қабылданды, оның ішінде «киім немесе куртка, көкірекше, алжапқыш, белбеу, білек немесе рюкзактар, жапсырмалар немесе жолақтар». Дулыға түрін бағалау (ашық немесе толық) жүргізілген жоқ. Көптеген апаттар «қалалық жылдамдықты 50 км/сағ (31 миль) (66%), күндіз (64%) және жақсы жағдайда (72%)» болды. ЖКО салдарынан жарақат алу қаупі мен жүргізуші немесе мотоцикл киімінің алдыңғы бөлігінің түсі арасындағы байланыс байқалған жоқ.

MAIDS есебінде дулыға түсі немесе бақылау тобындағы шағылысатын немесе флуоресцентті киімнің таралуы туралы ақпарат жарияланбады, Уэллс есебінің есебін жоққа шығарды. Әр MAIDS-те суретке түсірілген және бағаланған киім бар.

MAIDS ақ боялған Мотоциклдер іс жүзінде нақты деректермен салыстырғанда апат үлгісінде шамадан тыс көрсетілгенін анықтады. Сонымен, MAIDS киімнің апатқа қалай әсер еткені туралы «таза субъективті» анықтаманы қолданды. Есепте «65,3% жағдайда киім жүргізушінің немесе PTW [екі доңғалақты қозғалтқыштың, яғни мотоциклдің] көрінуіне ықпал етпеді» деген тұжырым жасалды. Ашық түсті PTW киімдері шабандоз PTW-дің жалпы көрінуін жоғарылатқан жағдайлар өте аз болды (46 жағдай). Қараңғы киімді пайдалану шабандоз мен PTW-дің көрінуін азайтатын жағдайлар көп болды (120 жағдай). Күндер бір жағдайда қараңғы киім көрінуді арттырды, бірақ жарқын киім оны азайтатын ештеңе туралы хабарламады деген қорытындыға келді.

Көлік тарихшысы Джереми Пакер мотоциклмен жүру арқылы сипаттаудың әртүрлі қауіпті тәсілдеріне арналған төрт санат. Бірінші және төртінші санаттар мотоспортқа қарама-қарсы көзқарастарды ұстанады, бірақ мотоцикл тағдырдың азғыруын білдіреді деген фаталистік идеямен бөліседі. Екінші және үшінші Санаттар жүру кезінде қауіпті шектеуге назар аударады, шабандоздар белгілі бір бақылау деңгейіне ие және тағдырдың құрбаны емес деген пікірмен бөліспейді.

Тастап, сырғанау. Немесе мотоспортқа тыйым салу; бұл мотоциклмен жүру тым қауіпті деген сенім. Кейбір бұрынғы мотоциклистер өздері немесе олардың таныстары қатысқан апатқа байланысты эпифанияға ие болды, бұл олардың Мотоциклдер туралы түсініктерін түбегейлі өзгертті. Кейбіреулер мотоцикл спортына үзілді-кесілді қарсы, мотоцикл апаттарының салдарынан қауіп пен физикалық күрескер алдындағы қорқынышына байланысты сапардың қадір-қасиетін немесе ләззат алуын ескергісі келмейді. Марқұм Кеңес шолушысы Клэр Рейнер Мелисса Холбрук Пирсонның мотоцикл туралы кітабына берген шолуында «мінсіз көлік» бұл кітапты объективті түрде талдай алмайтынын мойындады, өйткені Пирсонның жазғанының ешқайсысы оның мотоциклге деген жеккөрушілігін өзгерте алмады, ол жараланған ауруханада медбике болып жұмыс істеген кезде пайда болды [жедел жәрдем] және жол апаттарынан кейін таңқурай кептелісі сияқты жолдан тайып кеткен байкерлермен жұмыс істеуге көп уақыт жұмсады, сондықтан ол көлікке деген өшпенділікке айналды... Байкерлер үнемі шабуыл жасайтын қауіп-қатер, егер олар өздерінің қалалық кезекшіліктеріне жақсы оралған болса да, былғары және дулыға киген болса да, маған тыйым салу үшін иіс бар... қозғалтқыш майымен араласқан қан, ұсақталған бұлшықеттер мен сүйектер. Міне, мотоцикл мен үшін нені білдіреді. Мен әрқашан осылай болады деп қорқамын. Кейбір қауіпсіздік сарапшылары мотоциклдерге негізсіз қауіпті деп тыйым салуды жақтайды.

Гиперрефлексивная өзіндік тәртіп. Тәуекелге деген көзқарас өзін-өзі сынау, үнемі қырағылық, тұрақты жаттығулар мен тәжірибелерден, сондай-ақ қауіпсіздік техникасын үнемі жаңартып отырудан тұрады. Кейде бұл эпифанияға реакция. Көлік жүргізу кезінде қауіпті анықтау жүйесінің бөлігі ретінде көлік жүргізу туралы кеңестердің көптеген мысалдары бар, бірақ олар шабандоздың маңыздылығын төмендетеді, оның орнына шабандоздың білімі мен тәжірибесіне сүйене отырып, оның апатқа ұшырайтындығын анықтау қабілетіне баса назар аударады немесе жоқ, және апат салдарынан жарақат алған-алмағанына байланысты дұрыс қорғаныс құралдарының пайдалылығы. Cycle World-тің Дэвид Эдвардс былай деп жазды: «міне, Мотоциклдер қауіпті емес», егер шабандоздың құқығы болса, ол Ат спорты мектебіне барады, барлық жабдықтарды киеді (ATGATT) және жазатайым оқиғалардан аулақ болудың алтыншы сезімін дамытады, мотоцикл қауіпсіз бола алады; «...мұның бәрін жасаңыз, көлігіңізді байыпты қабылдаңыз, және сіз апат статистикасында соншалықты көрінесіз, сондықтан сіз оққа төзімді боласыз». Кевин Кэмерон сонымен қатар Cycle World-де былай деп жазды:

[J] жақсарту қолданылған сайын жақсарады. Неғұрлым ұзақ жүрсеңіз, жұмысыңыз соғұрлым қауіпсіз болады. Сіз өзіңіздің көлігіңізді әртүрлі жағдайларда басқаруды үйренесіз және сіз үшеуінің құндылығын көресіз айналаңыздағы төрт доңғалақты көліктің алдында қозғалады. Процесс барысында сіз автомобиль жүргізушісі, сонымен қатар тәжірибелі мотоциклші боласыз». Орегон тілшісі кәсіби шабандоздар мен жоғары білікті нұсқаушылармен олардың қауіп-қатерді азайту стратегиясы туралы сөйлесіп, «олар үнемі өз әдеттерін өзгертіп отырады» деп тапты. Көбісі топтарға бармайды, бұл олардың ойынша алаңдатады ең шағылысатын жабдық қара емес. Олар көбінесе есірткі мен алкогольге емес, шаршау мен қауіп – қатерге байланысты көлік жүргізу туралы айтады».

Тәуекелді бағалау. Бұл мотоциклисттер қауіп-қатер мен мотоциклді тек тиімділікке сәйкес өлшенбейтін нәрсе ретінде қайта бағалайтын шанышқы таңдауды қолдану мүмкін емес екенін мойындау... Бұл дискурсты тек тиімділікке сәйкес өлшеу мүмкін емес... Мотоцикл қорғаушысы және жазушы Венди Мунның айтуынша, ол өзінің тұрақты талабын жеңілдеткен, жүру кезінде әрқашан дулыға кию керек, ол бұдан былай «бұл қорғаныс қарым-қатынасын сақтау үшін қажет ақыл-ой күш-жігерін» қажет деп санамады, өйткені мен болашақта «не болса» құлдықта боламын.... Осылайша, біз біртіндеп толыққанды және еркін өмірден алыстаймыз және біз оны тіпті түсінбейміз. Қоғам ретінде біз қарға байланған балалар сияқты, біз мүлдем қозғала алмаймыз... тәуекел жанды жасартады және Елшіге қалған өмірін қалағандай өмір сүруге мүмкіндік береді.

Тәуекел болсын. Хантер С. Томпсонның «тозақ періштелері» кітабындағы үзінділерін Пакер және басқалар мотоциклистердің маңызды тобының немқұрайды көзқарасының ең жақсы көрінісі ретінде келтірді: «олар велосипедшілердің көпшілігі қабылдаған ең аз қауіпсіздік шараларынан да аулақ болады. Сіз ешқашан Қорғаныс шлемінде тозақ періштесін көрмейсіз. «Шұжық жаратылысының әні» атты есесінде Томпсон былай деп жазды: «бұл атавистік менталитет, төмен стиль, жоғары жылдамдық, таза мылқау және Safe Life-тің шамадан тыс міндеттілігі және оның барлық қауіпті ләззаттары». Пакер мұны «тағдырдың әсерінен болатын сезімталдық» деп атайды.

Пакер-тарихшы мотоцикл қауіпсіздігіне көзқарас танытқан, MSF қолдайтын Мотоциклдер туралы негізгі спорттық және туристік БАҚ-та көрініс тапқан және тұтастай алғанда АҚШ-тың Ұлттық мотоцикл қауіпсіздігі бағдарламасы сияқты көлік агенттіктерінің ұсыныстарына сәйкес келетін тарихшы, идеология немесе «дискурс» және оны мотоцикл тәуекелдеріне қатысты ұстануға болатын көптеген идеологиялардың бірі ретінде қояды. Алғашқы екі дискурсты құрметтей отырып, Пакердің өзі үшінші тәсілге жанашырлықпен қарайды және төртіншісін жек көреді. Екінші санаттағы Пакерді талдау, гиперрефлексивті өзін-өзі тәрбиелеу, байсалдылық, сенімділік, тұрақты оқытылған және толық қорғаныс құралдарын кию қате емес, сонымен қатар оның сақтандыру саласының пайда болу себептеріне, мотоциклдерге жақын сәйкестігі туралы алаңдаушылық білдіреді қорғаныс құралдары жарнама берушілер мен мотоцикл өндірушілерінің қоғаммен байланыс орнатуға деген ұмтылысы, сондай-ақ Үкіметтің бюрократиялық инерциясы және миссияның бұзылуы. Оның пікірінше, утилитарлық емес таңдау жасайтын, тәуекел мен сыйақыны теңестіретін мотоциклисттер басқа санаттар сияқты құрметті.

BMW психологы мен зерттеушісі фотоциклисттер мен жаңадан келген мотоциклистер әдетте фаталистік көзқарастармен бөлісетінін анықтады. Томпсон сипаттаған көзқарас, өйткені олар жоғары жылдамдықты мотоциклмен жүру тауық ойынына немесе орыс рулеткасына ұқсас деп санайды, онда шабандоз өзінің қаншалықты жақын екенін көру үшін өзінің батылдықтарын тексереді немесе бұрылу кезіндегі ілінісу шегі, ол осы шектен асып кету мен соқтығысуға қаншалықты жақын екендігі туралы білместен. Мұны түсіндірудің әділ әдісі жоқ, өйткені оның қайда екенін шынымен білетін адамдар – кетіп қалғандар. Қалғандары-тірі адамдар-бұл сәттілікке қол жеткізе алатындай сезінгендер, содан кейін артқа шегініп, баяулап немесе қазір мен кейінірек таңдау уақыты келгенде не істеу керек болса, соны істегендер.

Шпигель тек «көшкен», яғни құлаған немесе қайтыс болған адамдар шекара сызығының орналасқан жерін білетіндігімен келіспейді. Оның айтуынша, егер мотошабандоздар немесе тіпті қазіргі заманғы спорттық мотоциклдермен жүретін, өз мүмкіндіктерінің шегіне жақындаған, соқырларға жақындаған кәсіби емес шабандоздар болса, олар соқырлар тобына ұқсайды, ғимараттың жоғарғы жағы және олардың көпшілігі шетінен құлады. Шын мәнінде,

Шпигельдің айтуынша, жоғары жылдамдықтағы тәжірибелі шабандоздардың арасында олар ілінісу шегіне жеткенде ілінісу шегіне жетеді. Шпигельдің физиологиялық және психологиялық тәжірибелері жақсы шабандоздың мотоциклді басқарудан тыс қабылдауды мотоцикл байланысы мен жол жамылғысы арасындағы интерфейске қалай кеңейте алатындығын зерттеуге көмектесті.

Пакердің бірінші және төртінші тәуекел санатына жазылғандар, мүмкін, ешқандай шабандоз ілінісу шегіне жақындаған кезде сезіне алмайды деп санайды, ал үшінші қауіп категориялары, соның ішінде Шпигельдің шабандозға іліністі жоғалтудың қажеті жоқ деген пікірімен бөлісетіндерді де қосады, шектің қайда екенін білу үшін сырғана бастаңыз. Мотоцикл тұтынушыларының жаңалықтары тәжірибелі мотоцикл шолушысы Кен Кондон «ең жақсы шабандоздар тартылуды үлкен дәлдікпен өлшей алады» деді, Дегенмен бұл мән мотоциклдің, шиналардың және шиналардың жағдайына байланысты өзгереді және жол жамылғысының әртүрлі сапасы. Бірақ Кондонның айтуынша, шабандоз қол мен аяқты рульмен, аяқ киіммен және орындықпен жұптастыру арқылы байланыс шегін сезінеді және байланыс нүктесіне таралмайды.

Мотоцикл қауіпсіздігі және қоғам.

Көптеген мотоциклистер қолданатын қауіп-қатерді қабылдаудың және құндылықты арттырудың индивидуалистік философиясы батыстық демократиялық қоғамдар жиі қабылдайтын, жеке бостандыққа шектеулер қоятын негізгі утилитарлық көзқарасқа қайшы келеді, көзқарасы тұрақты қоғамдық қауіпсіздік. Утилитарлық көзқарас Vision Zero сияқты тұжырымдамалармен, 1997 жылы Швецияда пайда болған көлік жарақаттары мен өлім-жітімді азайту жоспарымен суреттелген. Сол сияқты, АҚШ-та мотоцикл қауіпсіздігі стандарты АҚШ-тағы дулыға қолдануды қажет етпейтін стандарттардың жоғарылауын талқылайды. CDC жеке құқықтарға күмән келтірмейді, керісінше мотоциклші мен қоғамдастықтың басқа мүшелері үшін жарақаттың немесе өлімнің жойқын салдарын талқылайды және мотоциклші тек өзіне қауіп төндіреді деп мәлімдей ала ма деген сұрақ туындайды.

Францияда мотоцикл қуатын 73,6 кВт (100 CV) дейін шектеу қауіпсіздіктің дәлелденген артықшылықтарына ие болмады және 2016 жылы жойылды. Міндетті құрылғылар туралы айту жылдамдықты шектеу мотоциклдерде танымал болмады. Ұлыбритания және Швеция сияқты елдердегі қауымдастықтар. Оңшыл мотоциклистердің митингілері мен ұйымдары мемлекеттік шенеуніктерді олардың қауымдастықтары үшін мұндай шектеулердің жағымсыз салдары туралы хабардар ету үшін жұмыс істеді, ал мұндай ережелерді қолдану туралы хабарламалар түскен жоқ. Бұл топтар шабандоздарды оқытуға және жол қауіпсіздігі шараларына, алкоголь мен есірткіні пайдалану салдарынан болатын апаттардың көп пайызына, көшеде пайдалануға рұқсат етілмеген мотоциклдерге және қолданыстағы мотоцикл лицензиясы жоқ жүргізушілерге көбірек көңіл бөледі.

Жүру бөлігін жобалау және қызмет көрсету.

Жолдар, ең алдымен, олардың негізгі пайдаланушыларына, автомобильдеріне арналған және мотоциклдердің қауіпсіздігіне ерекше назар аудара отырып, сирек жобаланады. Көлік құралдарының орта жолақтан немесе жолдардан өтуіне жол бермеу үшін көлік құралдарын таңдау мотоциклистер үшін қауіпті болды, өйткені олар ауыр және берік автомобильдер мен жүк көліктері үшін тежеу энергиясын таратуға арналған. Сонымен қатар, олар қорғалмаған жол қозғалысына қатысушыларға арналған тірек тіректеріне емес, бағыттаушыларға арналған. Автомобильдердің жағымсыздығының статистикалық түсіндірмесін пайдалану және өлім көрсеткіштерінен табуға болады; мотоциклистер азшылықты құрайды.

Жол төсемі де болуы мүмкін. Беттің кенеттен өзгеруі мотоциклді сүйреп апаратын жолдың лезде жоғалуына әкелуі мүмкін. Егер мотоциклші баяуласса немесе қозғалыс бағытын өзгертсе, сырғанау қаупі артады. Себебі, тежеу мен рульді басқарудың көп бөлігі алдыңғы доңғалақ арқылы жүзеге асырылады, ал қуат артқы доңғалақ арқылы беріледі. Техникалық қызмет көрсету кезінде мотоциклдер үшін материалды таңдау жеткіліксіз болуы мүмкін. Мысалы, битум герметикасы асфальт төсеміндегі жарықтарды толтыру және жөндеу үшін қолданылады, бірақ көбінесе тегіс бет пайда болады, бұл мотоциклге ілінісуді жоғалтуы мүмкін. Кейде болат плиталар жол траншеяларын уақытша жабу ретінде қолданылады. Олардың ауыспалы сипаты дұрыс орнатылмауымен бірге жазатайым оқиғаларға әкелуі мүмкін.

Австралиялық мотоцикл қорғаушысы Родни мотоциклистер үшін басқа көлік құралдарының жүргізушілерінен мінезі мен ықтимал салдары өте өзгеше екенін жазады. Мысалы, АҚШ-тағы қолданыстағы автомобиль жолдарының стандарттары ені 1,5 дюймге дейін (шамамен 3,8см) жоталардың болуына мүмкіндік береді, бұл мотоциклдерге айтарлықтай қауіп төндіреді. Шұңқырлар мен қоқыстардың болуы көлік жүргізушілеріне қарағанда мотоциклшілер үшін үлкен қауіп төндіреді, өйткені олар мотоцикл деңгелегін соққыға ұшыратады.

Мотоциклдердегі өлім және әскери қызметкерлер.

Ирактағы соғыс деректері Оңтүстік-Батыс Азиядағы әскери әрекеттерден оралған АҚШ Қарулы Күштерінің ардагерлері мотоцикл апаттарынан қайтыс болғанын көрсетті. 2007 жылдың қазанынан 2008 жылдың қазанына дейін 24 теңіз жаяу әскері мотоцикл апатынан қайтыс болды. Ұлттық жол қозғалысы қауіпсіздігі әкімшілігінің (NABDD) мәліметтері бойынша, 2006 жылы АҚШ-та мотоциклдерде 4810 адам қайтыс болды, бұл өткен жылмен салыстырғанда 5 пайызға көп және он жыл бұрын екі есе көп (2161). Теңіз жаяу әскерінде жоғары жылдамдықты велосипедтер өлімге әкелді. 2007 жылы теңіз күштеріндегі мотоцикл оқиғаларының 78 пайызы спорттық мотоциклде болды, бұл ұлттық масштабтағы 38 пайызға қарағанда. «Велосипедтерде» тарауында Ирак соғысының ардагері және автор Джек Льюис соғыс ардагерлерінің қауіп-қатерді қабылдауының бұзылуын байқады, бұл суицидтік мінез-құлыққа әкелді: «біз қазірдің өзінде әлемнің ең нашар аймақтарынан өгіздің көзімен өттік. біздің кеудемізде... әскери қоғамдастықта ең жоғары қауіп-қатерге тап болған шабандоздар-адреналин алатын қауіпті жекпе-жектің мамандары».

Жазатайым оқиғалардың салдары.

Мотоциклші белдіктерін ашады. ылғал бұрылыста бақылауды жоғалту салдарынан жеңіл қол жарақатынан кейін шлемді алып тастауға арналған иек белбеуі.

Соқтығысқаннан кейін немесе шабандоз басқа апатқа байланысты бақылауды жоғалтқаннан кейін, велосипедті пайдалану кезінде жарақаттың бірнеше жалпы түрлері пайда болады құлайды:

Аз қорғаныс кедергілерімен немесе жол бойындағы «жиһаздармен» соқтығысу (шамдар, белгілер, қоршаулар және т.б.). Назар аударыңыз, біреу мотоциклден бұрылыстың ортасында құлаған кезде, фаралар мен белгілерді айналып өтіңіз.

Контузия және мидың зақымдануы, өйткені Бас басқа көліктермен немесе заттармен қатты байланыста болады. Бекітілген дулыға киген шабандоздар өлім қаупін 37 пайызға төмендетеді.

Сол себепті буындардың (шынтак, иық, жамбас, тізе және білек), саусақтардың, омыртқаның және мойынның сынуы. Ең жиі кездесетін сынықтар - иық пен жамбас.

Денені бетіне сырғыту кезінде жұмсақ тіндердің (тері мен бұлшықеттің) зақымдануы (жол бөртпесі). Егер сіз былғары куртка немесе күшейтілген деним және тоқыма шалбар сияқты мотоциклдерге арналған арнайы қорғаныс киімін дұрыс қолдансаңыз, мұны болдырмауға болады.

Сондай-ақ, байкердің қолы деп аталатын жағдай бар, жүйке зақымдануы кезінде құлау кезінде зақым пайда болады, бұл қол қозғалысының қайтымсыз параличін тудырады.

Егер барлық шлемді жаппаған жағдайда, қорғалмаған тұлға бетіне сырғып кетсе немесе қандай да бір затқа соғылса, беттің деформациясы. Барлығының отыз бес пайызы иек пен тірек аймағына қатты әсер етеді.

Жарақат туралы есепте апаттан кейінгі жарақаттар да бар, бұл мотоцикл апаттарында жарақат алу ықтималдығы жоғары – бірнеше көлік құралдарының 98%. соқтығысу және соқтығысу 96% бір автомобильден жол-көлік оқиғасы мотоциклистердің жарақатына әкеледі; 45%-ы жеңіл жарақаттардан көп болды.

Жеке қорғану құралдары.

Мотоциклші дулыға, қолғап, етік және брондалған шағылысатын тоқыма куртка мен шалбарда.

Мотоциклмен жүру қаупін азайту үшін, құлағаннан кейін А дейін мотоциклшілер жеке қорғаныс құралдарын қолданыңыз (ЖҚҚ немесе көбінесе «мотоцикл жабдықтары»). Көптеген дамыған елдер ЖҚҚ өнімдерін, өндірушілерді ұсынады және оларды кеңінен қолдануды ұсынады.

ЖҚҚ функциялары.

Жақсартылған көріну – көптеген жылдар бойы мотоциклистердің танымал бейнесі қара былғары киінген адамның басынан аяғына дейін, жарақат туралы есеп аясында және мотоциклистердің өздері күн сайын, көптеген шабандоздар көріну үшін жабдықты таңдайды. Ашық түстер мен жарық қайтару жолақтары сапалы жабдық үшін жиі кездеседі.

Абразияға төзімділік – қалың және берік тері соқтығысу кезінде максималды абразияға төзімділікті қамтамасыз етеді, бірақ Кордура, Кевлар және баллистикалық нейлон сияқты маталар да айтарлықтай қорғауды қамтамасыз етеді. Сонымен қатар, маталар арзанырақ, күтім жасау оңай, суға төзімді және ыстық ауа-райында ыңғайлы. Тозуға төзімділігі жоғары қалың тері 29°C (85°F) және 38°C (100°F) жоғары температурада ыңғайсыз болуы мүмкін, бұл сұйықтықты жеткіліксіз ауыстыру кезінде стрессті және бақылауды жоғалтуы мүмкін. Кейбір ЖҚҚ «тор» түрінде жасалған маталардан жасалуы мүмкін, бұл салқындатуды және қаптаманы бекіту үшін тұрақты бетті қамтамасыз етеді (төменде қараңыз).

Сокқылардан қорғау-осал жерлерде сапалы куртқалар мен шалбарлар айтарлықтай қосымша. жоғарыда сипатталған бірлескен аймақтар. Бұл қарапайым көбік немесе екі тығыздықты көбік болуы мүмкін, ол сығылған кезде қатайды, кейде жастыққа сокқыны тарататын сыртқы пластикалық немесе көміртекті талшықты қабықшалармен. Біріктірілген бөлшектерді кейбір куртқалардан табуға болады. Сокқыны азайтудың тағы бір тәсілі-қауіпсіздік жастықшасын қорғау.

Ауа-райынан қорғау. Жоғарыда айтылмаған маңызды ЖҚҚ-ның бірі-ауа-райынан қорғау. Төтенше ауа-райы ұзақ сапарға шыдамсыз немесе қауіпті болуы мүмкін. ЖҚҚ желден , жаңбырдан және суықтан қорғайды.

Апаттан кейін толық дулыға.

Жарты шарлар немесе «қорғаныс қақпақтары» АҚШ-тың Мемлекеттік заңнамасының талаптарына сәйкес келеді.

Дулыға кию шабандоздың өлім қаупін онсыз жүрумен салыстырғанда 37% төмендетеді . Толық бет дулыға барынша қорғауды қамтамасыз етеді. Барлығының отыз бес пайызы иекке қатты әсер етеді. Дегенмен, 3/4 және 1/2-шлемдер де бар.

Қолғаптар-әдетте былғарыдан, кордурадан немесе кевлардан немесе олардың кез-келген комбинациясынан жасалады. Көміртекті талшықты буындарды қорғаудың кейбір әдістері немесе қатты толтырудың басқа түрлері. Мотоциклдер үшін арнайы жасалған қолғаптардың саусақтары сәл иілген, ал сыртқы беттердегі тігістер мотоциклистке руль мен ілінісу/тежегіш тұтқаларын басқаруға мүмкіндік береді. Кейбір қолғаптар білектерді де қорғайды.

Куртқалар – әдетте былғарыдан, баллистикалық нейлоннан, кордурадан, кевлардан немесе басқа синтетикалық материалдардан жасалады. Пиджақтардың көпшілігінде шынтақ, омыртқа және иыққа арнайы орамалар бар. Жарыстармен мақұлданған қатты құрыш жұмсақ қаптамалан асып түседі. Артқы және кеудеге арналған қорғаныс құралдарын күртешелердің астына киюге болады. Қауіпсіздік жастықшалары бар куртқаларда мойынға қолдау көрсету үшін қосымша қауіпсіздік жастықшасы болуы мүмкін.

Шалбар-куртқалармен бірдей материалдан жасалған, әдетте тізе мен жамбас үшін арнайы қорғаныс бар.

Аяқ киім – әсіресе спортпен шұғылдану үшін атқа міну, білек пен шұлық аймағындағы арматуралар мен пластикалық қақпақтарды қамтиды. Круиздік шабандоздарға арналған аяқ киім көбінесе болаттан жасалған саусақтарға ие (бірақ бұл редукторды ауыстыру кезінде аяқтың сезімталдығын төмендетеді). Етіктердің әрқашан резеңке табаны болуы керек (былғарыдан немесе басқа икемді материалдардан айырмашылығы). Беріктігі мен қорғалуына қарамастан, етіктердің көпшілігі өте жеңіл. Кейбіреулерінде тіпті титан жабыны бар.

Көзілдірік немесе дулыға-көзді қорғау өте маңызды – жәндіктер немесе үлкен жылдамдықпен көзге лақтырылған тас айтарлықтай зиян келтіруге жеткілікті серпін береді. Мұндай оқиға басқарудың жоғалуына және апатқа әкелуі мүмкін. Осы қауіптен басқа, ең жақсы жағдайда желден қорғану жағымсыз, ал сулы көздер өте алаңдатады.

Құлаққаптар-жүргізушілердің көпшілігі желдің қатты шуылын 64-тен 80 км/сағ (40-тан 50 мильге дейін) жылдамдықпен сезінеді. Құлаққаптар есту қабілетін зақымданудан қорғайды және ұзақ сапарлар кезінде шаршауды азайтады.

Жилеттер-айқын көрінетін түстерден және жарық қайтаратын материалдардан жасалған, көкірекшелерді курткалардың үстіне киюге болады, бұл байқалу ықтималдығын арттырады және жүргізушілер шабандоздардың жылдамдығы мен жағдайын, әсіресе қараңғылық пен ылғалдылықтың қолайсыз жағдайларында жақсы бағалайды.

Қауіпсіздік жастықтары-курткалар мен көкірекшелерді кию шабандоздарға мойын таңғышын және омыртқаны қорғауды, сондай-ақ іш, кеуде, қабырға және жамбас/жамбас қорғауды ұсына алады.

Лас велосипедтің басқа ЖҚҚ шабандоздары құлап, басқа шабандоздардың соққыларынан қорғану үшін пластикалық бронь киеді. Велосипедтер, жолдағы кедергілерге тап болып, басқа шабандоздардың мотоцикл шиналары көтерген ұшатын сынықтарға тап болды. Құрыштың бұл түрі әдетте артқы, кеуде және кейде аяқ-қолды жабады.

Көбінесе қолғаптар, курткалар, шалбарлар және мотоциклистің жермен байланыста болуы үшін қатты пластикпен жабдықталған, оның киімдері жарақат алуға әкелуі мүмкін «бүктелудің» орнына оңай сырғып кетуге мүмкіндік береді. қалыпты емес бағытта орналасқан денелер.

Шабандоздар кейде MOTGMOTT және ATGATT аббревиатураларын қолданады, олар «жабдықтардың көп бөлігі» және «барлық уақытта барлық жабдықтар» дегенді білдіреді, олар өздерінің жеке қалауларын сипаттайды.

Оқыту.

Жаңадан келген мотоциклисттер Аризона штатының Гилберта қаласында оқиды.

Қазір көптеген елдерде шабандоздар жеке мотоцикл жүргізу куәлігін алу үшін қауіпсіздік сыныптарына бару кезінде қолданылуы керек .

Оқыту бастаушы мен тәжірибелі шабандоз арасындағы алшақтықты жоюға, сонымен қатар тәжірибелі шабандоздың дағдыларын жақсартуға көмектеседі. Дағдыларды үйрету мотоциклисттер арасында КСИ («өлтірілген немесе ауыр жарақат алған») деңгейінің төмендеуіне жауап болуы мүмкін. Алайда, зерттеулер көрсеткендей, озық дағдыларды үйренетіндердің кейбіреулері жолда жүру кезінде жоғары тәуекелге ұшырайды (Руттер мен Квин, 1996). Тәуекелдерді өтеудің бұл әсері Шотландияның велосипед қауіпсіздігі схемасын бағалау нәтижелерінде түсіндірілді, оған кейбір тренингтерден кейін олар дамымаған жерлерде жылдам жүретіндерін айтты (Ормстон және басқалар, 2003). Бұл дайындық Маңызды емес дегенді білдірмейді, бірақ жетілдірілген дайындықты психологиялық дайындықпен біріктіру керек (Бругтон 2005).

Шолу көрсеткендей, жүргізушілерін оқыту және шабандоздардың алған болса, аз пайда үшін, сәтсіздіктер. ең жоғары қауіпті жүргізушілердің жасы мен тәжірибесіздігін ескеретін бағдарламалар кең. Канаданың жол-көлік жарақаттарын зерттеу қорының өкілі Дэн Мэйхью үш елде мотоциклге дайындық бағдарламаларын зерттеп, «шабандоздарды оқыту қақтығыстардың қысқаруымен байланысты екендігі туралы нақты дәлелдер жоқ» деді.

Дэвид Л.Хаф тәуекелдерді салыстыруды келтірді. жарақат туралы есепте кәсіби көрсетілімнен өтпеген , мысалы, өз бетінше оқыған немесе достары мен туыстарынан мінуді үйренгендер жарыс жаттығуларынан өткен адамдарға қарағанда екі-үш есе жоғары. Сондай-ақ, Хаф 2000 жылдан кейін АҚШ-тағы мотоцикл өлімінің өсуі ұлттық шабандоздарды даярлау талпыныстарының әлсіреуімен сәйкес келетінін айтты.

Шабандоз Висконсин штатының Мэдисон қаласындағы MSF нұсқаушысынан жеке нұсқау алады.

Қосымша Штаттарда мотоцикл қауіпсіздігі қоры (MSF) мемлекеттер үшін стандартталған оқу бағдарламасын ұсынады, бұл өз кезегінде жаңа және жұмыс істейтін жүргізушілер үшін арзан қауіпсіздікті қамтамасыз етеді. Екі штат, Орегон және Айдахо, MSF оқу бағдарламасынан өз пайдасына бас тартады. АҚШ-та 1500-ден астам кеңселері және жылына 120000-нан астам студенттері бар MSF тас жолда пайдалану үшін сатылған 4000000 жаңа мотоцикл иелерінің шамамен 3%-ын оқытады. 2000 жылдардың басынан бастап АҚШ әскери қызметшілерінің арасында мотоциклдерде үнемі жарақат алу және өлім саны өсуде. АҚШ Қорғаныс министрлігі іске қосқан басқа бағдарламалардың ішінде ұлттық қауіпсіздік гвардиясы Ұлттық қауіпсіздік бағдарламалары жағдайлардың санын неге төмендетпегенін және бұл бағдарламаларды қалай қолдануға болатындығын түсінуге тырысыңыз.мінез-құлықтың нәтижелі өзгеруіне әкеледі.

Мысалы, Ұлыбританияда алдыңғы қатарлы автомобильшілер институты (IAM) және апаттың алдын алу жөніндегі корольдік қоғам (RoSPA) сияқты ұйымдар апаттық жағдайды азайту мақсатында мотоциклистерге кеңейтілген жаттығулар ұсынады. Көбінесе шабандоздарда сақтандыру жарналарын төмендету түрінде қосымша ынталандыру болады.

Канадада Канада Қауіпсіздік Кеңесі (CNSC), коммерциялық емес ұйым, Gearing Up оқыту бағдарламасы аясында жаңадан бастаушылар мен жаңадан келген жүргізушілерге мотоцикл қауіпсіздігі бойынша оқыту курстарын өткізеді. Тағы да, штаттар мен Ұлыбритания сияқты, апаттар санын азайту үшін шабандоздардың дағдыларын жетілдіруге бағытталған. Сақтандыру сыйлықақыларын сәтті аяқтағаннан кейін азайтуға болады, өйткені бұл бағдарламаны мотоцикл және мопед индустриясы Кеңесі (MMIC) мойындайды және ұлттық деңгейде қолдайды.

Жаңа Зеландияда Accident Compensation Corporation өзінің Ride Forever бағдарламасының қолдауымен мотоцикл дағдыларын қосымша оқытуды жүргізеді. ACC Жаңа Зеландиядағы апаттарға байланысты шығындарды жабуға жауап береді, «Ride Forever» мотоциклдер мен қалпына келтіру шығындарын азайтады. «Ride Forever» кеңес беру және онлайн режимінде оқытуды, сондай-ақ тіркелген мотоцикл нұсқаушыларымен бір күндік сапарлар сериясындағы ACC субсидияланған сериялары шеңберіндегі жол нұсқауларына қол жетімділікті қамтамасыз етеді.

Рульге қарсы басқаруды мотоциклистер бір дөңгелекте тұрған кез-келген көлік құралымен (мысалы, велосипед немесе Скутер) қалаған бағытта қысқа уақытқа кері бағытта бұрылу арқылы белгілі бір бағытта бұрылуды бастау үшін қолданады («оңға бұрылу үшін солға бұрыңыз»).

Велосипедті еңкейту үшін қажет бастапқы қарсыласу күші, орташа есеппен 0,5 секунд қысық сызықтар көптеген адамдарды қабылдауды қиындатады. Тегіс бұрылыстар тек 0,125 секундты қажет етуі мүмкін, ал тік бұрылыстар бұрылысқа кірген кезде бір секундты қажет етуі мүмкін.

Жарақат туралы есепке сәйкес, АҚШ-тағы мотоциклистердің көпшілігі артқы доңғалақты шамадан тыс баяулатады және сүйрейді. соқтығысуды болдырмауға тырысқанда, автомобильдің алдыңғы бөлігін тежеңіз. Көптеген мотоциклистердің бұрылуға және ауытқуға қарсы тұру мүмкіндігі іс жүзінде жоқ.

Артқы көрініс айналары.

Барлық мотоциклдерде артқы көрініс айналары жоқ. Жолсыз велосипедтер жоқ. 1960 жылдарға дейін көптеген Мотоциклдер, тіпті жолсеріктер де артқы айналармен жабдықталмаған. Артқы көрініс айналары велосипед зауытында жиі орнатылуда, ал АҚШ-тың 47 штаты оларды заң бойынша талап етеді.

Барлық мотоциклдерде бұрылыс белгілері немесе «шорлар» жоқ. Жолсыз велосипедтер жоқ. 1970 жылдарға дейін көптеген Мотоциклдер, тіпті жолсеріктер де бұрылыс көрсеткіштерімен жабдықталмаған. Бұрылу көрсеткіштері-зауытта жаңа велосипедтер жиі орнатылуда, АҚШ-тың 20 штатында олар заң бойынша қажет.

Фаралар.

Көптеген жаңа мотоциклдерде велосипед іске қосылғаннан кейін фаралар қосылады – бұл заң талабы. Кейбір мотоциклдерде модуляцияланған фаралар бар. Бұған фаралар модуляторлары арқылы қол жеткізіледі. Кейбір Еуропа елдері үшін бұл әлі де субъективті мәселе. Дәлел, егер автомобильдерде «қатты жалғанған» фаралар болса, мәжбүрлі пайдалану қауіпсіздіктің барлық артықшылықтарын жоғалтуға әкеледі. Сондай-ақ, «агрессивті» қолдану сияқты дәлелдер велосипедшілер туралы кейбір стереотиптерді күшейтеді. Модуляторларды АҚШ пен Канадада қолдануға рұқсат етілген. Ашық сары (селективті сары) алдыңғы бұрылу көрсеткіштері күндізгі фараларға қарағанда практикалық және тиімді болады деген болжам айтылды.

Авариялық планкалар (сондай-ақ «қауіпсіздік доғалары» немесе «қауіпсіздік доғалары» деп аталады) – круиздік кемелерде әдеттегі байналық жабдық. Олар аяқ жүргізушісін (және моторды) аударылу кезінде және басқа көлік құралдарымен сырғанау кезінде жарақаттан қорғауға арналған. Жарақат туралы есепте краш доғалары жарақатқа қарсы тиімді құрал емес деген тұжырым жасалды; білек жарақатының төмендеуі бүтінде жамбас, жамбас, тізе және төменгі аяқтың жарақаттарымен теңестіріледі.

Мотоциклдерге арналған құлыпқа қарсы тежегіш жүйені алғаш рет BMW 1988 жылы енгізген және көп ұзамай басқа брендтер қабылдаған. ABS көмегімен мотоциклді тоқтату оңайырақ және қауіпсіз болады, бұл тоқтау ауқымын азайтып, сырғанау қаупін азайтады. ЕО-дан келген жол-көлік оқиғалары туралы мәліметтер ABS-тің кеңінен енгізілуі мотоциклдердің өлімін үшіншіде төмендетуі мүмкін екенін көрсетеді. ЕС-да мақұлданған барлық мотоциклдерде 2016 жылдың 1 қаңтарынан бастап қол жетімді ABS жүйесі, 2017 жылдан бастап сатылған барлық жаңа қозғалтқыш көлемі >125 текше см болатын ABS жүйесі болуы керек. Бұл FIA қолдауымен Британдық IAM қысымынан кейін болды. Әлемнің аймақтарында ABS қолдануды қажет етпейді, жоғары деңгейлі мотоциклдерге ұсынылатын қымбат нұсқалар ұсынылады.

ABS мотоцикл тік тұрған кезде күрт баяулаған кезде сырғанаудың алдын алады. Алайда, бұрылу кезінде шинаның ілінісу бөлігі бұйырлық бұрылу күштеріне қарсы тұру үшін қолданылады және тежеу үшін қол жетімді болмайды. Бұл ABS негізгі жүйесі болуы мүмкін бұрылыста тежеу кезінде сырғанаудың алдын ала алмайды. Бұрылыстардағы ABS-тің соңғы жүйелері, егер қажет болса, жүйенің тежегіш Күштерін одан әрі төмендету үшін оларды қолдана отырып, жылдамдату датчиктері мен мотоциклдегі позицияларды көрсетеді. Нәтижесінде мотоцикл оператордың қателіктеріне бейім емес; тежеу мен бұрылыстың үйлесуіне байланысты кіші жағымен соқтығысу қаупі аз мотоцикл позицияларының кең ауқымында тиімді баяулауы мүмкін.

Жанармай багына орнатылған қауіпсіздік жастықтары, сондай-ақ портативті қауіпсіздік жастықтары мотоциклдерге байланысты қауіптерді азайту үшін жасалған.

Қауіпсіздік жастықшасы бар мотоциклдің алғашқы апаттық сынақтары 1973 жылы өткізілді және қауіпсіздік жастықшалары жүйелері шабандоз үшін пайдалы болуы мүмкін екенін дәлелдеді. Бұл сынақтар 1990 жылдары сынақтан өтті, бұл қауіпсіздік жастықшалары 30 мильден (48 км/сағ) жоғары қозғалыс кезінде жүргізушіні толық пайдалана алмайтындығын, бірақ шабандоздың жылдамдығы мен траекториясын төмендететінін көрсетті. Жақында Honda Gold Wing моделі үшін жанармай багына орнатылған қауіпсіздік жастықшасын ойлап тапты, ол небары 0,15 секундта іске қосылады. Алдыңғы доңғалақтағы соқтығысу сенсорлары деректерді қауіпсіздік жастықшасының ECU-ға (электронды басқару блогы) жібереді, бұл өз кезегінде қауіпсіздік жастықшасының үрленетін сорғысын іске қосады. Содан кейін қауіпсіздік жастықшасы жүргізушінің Күшін алады.

Жанармай багына орнатылған қауіпсіздік жастықшалары көптеген адамдардың өмірін сақтап қалуға көмектеседі. Апаттық сынақ манекендерінің көмегімен қауіпсіздік жастықшасының бұл түрі соқтығысу кезінде өте тиімді екендігі дәлелденді. Бұл өте маңызды, өйткені статистика бойынша АҚШ – тағы мотоцикл апаттарының 62%-ы соқтығысу болып табылады. Мотоциклшінің соқтығысу кезінде көлікке соғылғанын көрсету үшін қосымша сынақтар жүргізілді, жанармай багына орнатылған қауіпсіздік жастықшасы адамның көлікке кіруіне жол бермейді. Бұл бас жарақатын 83%-ға азайтты, деп хабарлайды краш-тест манекені. Жүргізуші қауіпсіздік жастығымен, ал онсыз өлім деңгейі жоғары болар еді. Сондай-ақ, бұл апат төмен жылдамдықта болғанда және автомобиль апатымен бірдей динамикада болған жағдайда ғана жұмыс істей алатындығы айтылды.

Енді қол жетімді екінші қауіпсіздік жастықшасы – бұл үрленетін қауіпсіздік курткасы. Жүргізуші мотоциклге байланған қауіпсіздік жастықшасын киюге болады, сондықтан соқтығысу кезінде мотоциклден лақтырылады, жүргізуші жастығын қамтамасыз ету үшін куртка автоматты түрде 20 секундқа созылады. Бұл шабандоздың жоғарғы денесі мен ішкі мүшелерінің жарақаттарын азайтады, олар көбінесе өлімге әкелуі мүмкін. Муген Денко 1995 жылы қауіпсіздік жастықтары бар курткаларды жасауда пионер болды және көптеген сынақтар өткізді, дегенмен қауіпсіздік жастықтары бар куртка идеясын 1976 жылы Венгрияда патент алуға өтініш берген Тамаш Штрауб ойлап тапқан.

Әдебиет:

1. Бейли М., Риган М. & Хоскинг С. (2006). Интеллектуальные транспортные системы и безопасность мотоциклов. [Отчет №260]. – Мельбурн, Австралия: Университет Монаша, Центр исследования аварий.
2. Берг Ф.А., Ракер П. (2002). Прототип подушки безопасности для туристического мотоцикла среднего размера. Конференция Международного исследовательского совета по биомеханике травм. – Штутгарт, Германия: DEKRA Automobil.
3. Бланшар Х.Т., Таблоски П.А. (2006). «Безопасность мотоциклов: обучение гонщиков в момент обучения». Журнал неотложной медицинской помощи. 32(4): 330-332. doi: 10.1016 / j.jen.2006.05.014 . PMID16863884.
4. Бротон П.С., Уокер Л. (2009), Мотоцикл и отдых: понимание рекреационного райдера RTW: Ashgate Publishing: Aldershot.
5. Эллиотт Массачусетс, Бозн Си-Джей, Бротон Дж., Чинн Б., Грейсон Г.Б., Ноулз Дж. и др. (2003). Безопасность мотоциклов: предварительное исследование. [Отчет №TRL581]. Лаборатория транспортных исследований.
6. Хуанг Б. и Престон Дж. (2004). Обзор литературы по столкновениям мотоциклов: Заключительный отчет. Оксфордский университет, Отдел транспортных исследований.
7. Пирс А. (2002). Персональная подушка безопасности. Tech Directions, 61 (7), 10.
8. США, Национальная администрация безопасности дорожного движения (октябрь 2001г.) «Смертельные аварии одиночного транспортного средства на мотоцикле».
9. «Уровни несчастных случаев по типу участников дорожного движения и серьезности: с 1994 по 2004 год» (PDF). Департамент транспорта Великобритании.
10. «Углубленное исследование мотоциклетных аварий». Департамент транспорта Великобритании. Ноябрь 2004г. Архивировано из оригинала 05.02.2007. Википедия site:wikiboard.ru.



**КОРЖУМБАЕВА
Тамара Муслимовна**

начальник кафедры административно-правовых
дисциплин Алматинской академии МВД
Республики Казахстан им. М. Есбулатова,
к.ю.н., профессор, полковник полиции

**СОВРЕМЕННЫЕ ПРИОРИТЕТЫ ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В КАЗАХСТАНЕ:
ВЫЗОВЫ, НОРМАТИВНЫЕ ИНИЦИАТИВЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ**

Проблема безопасности дорожного движения в Казахстане – это многослойный и острый вопрос, который с каждым годом становится всё актуальнее. Статистика по-прежнему неутешительна: по данным Министерства внутренних дел, в 2024 году на дорогах Казахстана зарегистрировано 31597 дорожно-транспортных происшествий, в которых пострадали 40873 человека, погибло 2579, особенно тревожит статистика детского травматизма: свыше 10 тысяч детей пострадали в ДТП, 328 из них погибли. Каждое такое происшествие – это человеческие трагедии, многомиллионные убытки и значительный удар по социальной стабильности в стране.

Сегодня безопасность на дорогах – это не только задача водителей, но и общая ответственность государства. В своём сентябрьском Послании Президент Казахстана Касым-Жомарт Токаев отметил серьёзность этой проблемы, подчеркнув необходимость немедленных действий. Министерство внутренних дел Казахстана, как один из ключевых органов, ответственных за безопасность на дорогах, активно предпринимает меры для улучшения ситуации. Важной частью этой работы является подготовка квалифицированных специалистов, способных эффективно решать задачи в области обеспечения дорожной безопасности.

Алматинская академия вносит значительный вклад в эту деятельность, не только готовит высококвалифицированные кадры, но и активно изучает современные подходы к снижению аварийности, исследует актуальные проблемы дорожной инфраструктуры и разрабатывает рекомендации, проводит научные исследования, круглые столы и семинары, направленные на выработку эффективных решений, объединяющих научный подход и практический опыт.

Итак, остановимся на проблемах, которые сегодня стоят перед обществом, и какие подходы могут обеспечить безопасность для всех участников дорожного движения.

Обеспечение безопасности дорожного движения – задача, решение которой требует всестороннего анализа. Понимание ключевых причин аварийности – это первый шаг на пути к снижению статистики ДТП. Рассмотрим основные причины:

1. Состояние дорожной инфраструктуры. Не менее значимой проблемой остаётся и состояние дорог. Неправильная разметка, недостаточное освещение, нехватка обустроенных пешеходных переходов и велодорожек – это не просто неудобства, а реальные риски для участников движения. Многие дороги нуждаются в серьёзной модернизации и переоборудовании. Для снижения аварийности на дорогах необходимо вкладываться в инфраструктуру и повышать её уровень безопасности.

2. Недостаток контроля и мониторинга. Контроль за соблюдением правил дорожного движения – ещё одно слабое звено. МВД Казахстана активно работает над внедрением автоматизированных систем мониторинга и видеофиксации нарушений, однако этого пока недостаточно для полного охвата. На некоторых участках дорог камеры просто отсутствуют, патрули не всегда присутствуют на самых аварийно-опасных участках, а проверочные рейды проводятся нерегулярно.

3. Низкая культура вождения. Один из ведущих факторов, влияющих на количество аварий, это, безусловно, культура вождения. Водители, особенно молодёжь, зачастую склонны

игнорировать базовые нормы и правила дорожного движения. Недооценка риска, переоценка своих навыков, небрежное поведение за рулём и непонимание серьёзности последствий приводят к трагическим результатам. Казахстанским дорогам недостаёт уважения участников движения друг к другу и к установленным правилам.

4. Проблемы с обучением водителей. Подготовка водителей в автошколах также требует пересмотра. Недостаточное количество практических занятий, упрощённое изучение правил безопасности, отсутствие полноценных тренингов для новичков – всё это приводит к тому, что выпускники автошкол не всегда готовы к реальным дорожным условиям. Внедрение более жёстких требований и улучшение программы подготовки водителей могли бы значительно сократить количество ДТП.

5. Вождение под влиянием алкоголя и наркотиков. Наконец, одна из основных причин аварий – это вождение в состоянии алкогольного или наркотического опьянения. Несмотря на ужесточение наказаний, проблема всё ещё актуальна. Она требует не только увеличения штрафов, но и более широкой профилактической работы. Безусловно, водителям необходимо осознавать все возможные последствия таких действий.

Сегодня большой вклад в организацию безопасности дорожного движения вносит МВД, так как безопасность дорожного движения – одна из ключевых задач МВД Республики Казахстан.

Для МВД Республики Казахстан данные вопросы особо значимы, так как основы безопасности предусматривают различные мероприятия по обеспечению дорожной безопасности.

С увеличением количества автомобилей и интенсивности движения важно обеспечить безопасность на дорогах, чтобы предотвратить дорожно-транспортные происшествия.

МВД Республики Казахстан ставит перед собой цель значительно сократить аварийность на дорогах, используя современные технологии и новые подходы.

Среди эффективных мер, которые осуществляет МВД, можно выделить следующие:

1. Мониторинг и анализ аварийности:

– МВД проводит регулярный анализ статистики ДТП. Это позволяет выявлять «проблемные» участки на дорогах, где чаще происходят аварии.

– На основе собранной информации разрабатываются рекомендации по улучшению инфраструктуры и повышению безопасности.

2. Образовательные программы:

– Одной из важных мер является проведение информационных компаний. МВД на постоянной основе организует различные форумы, направленные на повышение сознательности водителей и пешеходов.

– Информационные материалы распространяются через СМИ и социальные сети, что помогает доносить важность соблюдения правил дорожного движения.

3. Ужесточение контроля и штрафные санкции:

– Внедрение автоматизированных систем контроля, таких как камеры видеофиксации, значительно улучшает мониторинг нарушений. Эти системы фиксируют превышение скорости и другие правонарушения.

– Увеличение штрафов за серьёзные нарушения, такие как вождение в состоянии алкогольного опьянения, также является важной мерой, направленной на снижение числа ДТП.

4. Инфраструктурные изменения:

– Улучшение состояния дорожной инфраструктуры – ещё один приоритет. Это включает в себя установку новых дорожных знаков, улучшение разметки и освещения на дорогах.

– Создание специальных пешеходных зон и велодорожек, что способствует безопасному передвижению всех участников дорожного движения.

5. Партнёрство с другими ведомствами:

– МВД активно сотрудничает с Министерством транспорта Республики Казахстан и местными органами власти для разработки комплексных программ по повышению дорожной безопасности.

– Совместные рейды и проверки помогают обеспечить соблюдение правил дорожного движения, особенно в местах с высокой аварийностью.

6. Использование технологий:

– Внедрение современных технологий, таких как мобильные приложения для информирования граждан о состоянии дорожной ситуации, делает информацию доступной и оперативной.

Новые технологии в обеспечении дорожного движения:

– Внедрение новых современных технических средств наблюдения, фиксации и контроля дорожного движения, таких как беспилотные летательные аппараты (БПЛА).

– Также применяются системы автоматического контроля скорости, которые помогают снизить количество превышений и делают дороги безопаснее.

– Внедрение видеорегистраторов в деятельность патрульной полиции исключает субъективные оценки и конфликтные ситуации.

– Оснащение полицейских электронными планшетами, с помощью которых составляются электронные протоколы и проверяется наличие необходимых документов водителей и прохождение техосмотра, позволило реализовать право водителей управлять автотранспортом, имея при себе только один документ, удостоверяющий личность.

Обеспечение безопасности на дорогах – это задача не только МВД, но и каждого гражданина. Соблюдение правил, взаимное уважение и личная ответственность играют не менее важную роль в снижении аварийности. Совместные действия всех участников дорожного движения – государства, бизнеса и общества – помогут создать безопасную и устойчивую дорожную инфраструктуру.

Перспективными мерами также являются разработки Министерства транспорта и региональных властей, направленные на улучшение дорожной инфраструктуры, внедрение мобильных приложений и информационных сервисов. Эти нововведения позволят участникам движения получать актуальную информацию о дорожной ситуации и заранее планировать свои маршруты.

Необходимо помнить, что безопасность дорожного движения в Казахстане – это задача, требующая целенаправленных усилий и поддержки со стороны каждого участника движения. Соблюдение простых правил и осознание своей ответственности могут значительно снизить аварийность и повысить безопасность для всех.

Литература:

1. Комитет административной полиции МВД Республики Казахстан // Статистические данные по дорожно-транспортным происшествиям за 2024 год. – Официальный сайт МВД РК.

2. Закон Республики Казахстан от 3 октября 2024 года №69-VIII ЗРК: О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам дорожной безопасности. – Астана: Юридическая литература, 2024. – С. 28.

3. Нурпеисов Ж.М., Сапаргалиев Е.А. Организация дорожного движения и обеспечение безопасности на дорогах. – Алматы: ҚазМЮИ, 2023. – С. 212.

4. Смағұлов Е.Б. Проблемы профилактики дорожно-транспортных происшествий и пути их решения в Казахстане // Вестник Академии МВД РК. – 2024, №4 (58). – С. 56-63.



**ТОКСАНОВА
Майя Булатовна**

начальник кафедры управления
правоохранительной деятельностью
Алматинской академии МВД Республики Казахстан
им. М. Есбулатова полковник полиции

ВОПРОСЫ ОБУЧЕНИЯ ДЕТЕЙ ПРАВИЛАМ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Безопасность детей на дороге – один из приоритетов современного общества. По данным Всемирной организации здравоохранения, дорожно-транспортные происшествия (далее ДТП) являются одной из основных причин гибели детей и подростков по всему миру.

В условиях растущего трафика и урбанизации, обучение детей правилам дорожного движения (далее ПДД) становится не просто важной задачей, а жизненно необходимой мерой профилактики.

Обучение детей правилам дорожного движения критически важно для обеспечения их безопасности на дорогах. Начинать обучение рекомендуется с раннего возраста, формируя у детей понимание основных правил и принципов безопасного поведения. Это включает в себя изучение таких понятий, как тротуар, проезжая часть, пешеходный переход, светофор и дорожные знаки. Важно, чтобы дети понимали, как вести себя в различных ситуациях на дороге, например, как правильно переходить улицу и как оценивать расстояние и скорость приближающегося транспорта.

Обучение ПДД детей – это сложный и многоступенчатый процесс. Чтобы грамотно организовать занятия и знать современные методики обучения, необходимо регулярное повышение квалификации.

Цель данной статьи – рассмотреть основные аспекты, проблемы и пути совершенствования системы обучения детей ПДД в образовательных учреждениях и в семье.

1. Возрастные особенности восприятия детьми правил дорожного движения

Дети являются наиболее уязвимыми участниками дорожного движения. Их поведение на дороге часто непредсказуемо из-за возрастных особенностей: неразвитого чувства опасности, неспособности к быстрой ориентации в сложных ситуациях, слабого контроля импульсивных действий. Они не всегда могут правильно оценить расстояние до движущегося транспорта или его скорость.

Кроме того, в современном мире с широким распространением цифровых технологий, дети проводят меньше времени на улице и, соответственно, имеют меньше практических навыков передвижения по городу. Это создаёт дополнительный риск, особенно при переходе от сопровождения взрослых к самостоятельному передвижению.

Обучение ПДД должно строиться с учётом возрастных психологических особенностей детей:

– Дошкольный возраст (3-6 лет): дети запоминают информацию через игру, яркие образы, повторение. На этом этапе важно формировать элементарные навыки – переход улицы по пешеходному переходу, распознавание сигналов светофора, понимание понятия «опасно».

Как только ребенок встал на ноги и делает свои первые шаги, как только он вылез из коляски и топает по улице с родителями за руку – вот самое подходящее время, чтобы начинать знакомить ребенка с транспортом, проезжей частью, светофорами и правилами.

Жизнь диктует прививать детям правильное поведение на дорогах уже в дошкольном возрасте. Дело в том, что маленькие дети не обладают необходимой психологической реакцией, свойственной взрослым:

- не могут определить уровень опасности;
 - не умеют определять и оценивать расстояния;
 - часто переоценивают свои способности, считая себя быстрыми;
 - не могут управлять своим поведением;
 - не принимают никаких правил.
- Младший школьный возраст (7-10 лет): развивается логическое мышление и внимание, можно вводить правила в более систематизированной форме.

Здесь важно обучение как теоретическое (*почему надо ждать зелёный свет*), так и практическое (*походы по маршрутам*).

– Подростковый возраст (11-14 лет): дети уже способны анализировать ситуации на дороге, прогнозировать последствия, но при этом склонны к риску. Им важно объяснять последствия нарушений правил, обсуждать реальные случаи ДТП и обучать культуре поведения на дороге [1].

2. Способы обучения детей соблюдению мер безопасности на дорогах

С учетом возрастных особенностей восприятия детьми правил дорожного движения строится на их обучение.

Семья – первый и самый влиятельный институт социализации ребёнка. Родители, сами того не замечая, закладывают поведенческие модели: если взрослый переходит дорогу на красный свет, велика вероятность, что ребёнок тоже будет игнорировать сигналы светофора.

Эффективными методами семейного воспитания в этой области являются:

- Личный пример. Родители должны строго соблюдать ПДД при ребёнке.
- Совместное обсуждение дорожных ситуаций. На прогулках можно обсуждать поведение пешеходов, объяснять опасности.
- Обучение через игру. Использование настольных игр, игрушечных светофоров, дорожных знаков – эффективный способ вовлечь дошкольников.
- Определение безопасного маршрута. Важно проговорить и пройти с ребёнком безопасный путь в школу, объяснив потенциальные риски.

Вместе с тем, за формирование у детей системы навыков и знаний о безопасном поведении на дорогах сегодня отвечают детские сады и школы. Именно в их стенах начинается познание детьми азов ПДД, именно там они узнают о взаимодействии таких понятий, как пешеход и транспортное средство, аварийность и травматизм.

Важная роль в изучении ПДД детьми отводится воспитателям и школьным педагогам. В данной статье расскажем, в каком возрасте детям лучше всего начинать изучать правила поведения на дороге, как обезопасить от ДТП, а также о принципах эффективной организации занятий в дошкольных и общеобразовательных учреждениях.

Дошкольное учреждение – это первая ступень образования для каждого ребенка. Здесь закладывается фундамент его знаний, умений, привычек. Поэтому очень важно начинать обучение правилам дорожного движения уже в этом возрасте.

Так, в детском саду необходимо:

- Проводить тематические занятия с использованием наглядных пособий.
- Создавать игровые зоны с моделями улиц и знаков.
- Привлекать сотрудников полиции для бесед.

Можно выделить виды деятельности для обучения ПДД в дошкольных учреждениях:

- Наблюдение (экскурсии, прогулки с наблюдением дорожных знаков и движением транспорта);
- Игровые ситуации (самостоятельные или организованные сюжетно-ролевые игры, могут совмещать несколько групп детей);
- Тематические занятия (образовательная деятельность, направленная на изучение ПДД, организация бесед с представителями патрульной полиции);
- Организация тематических уголков (оформление отдельных тематических зон с ознакомительными плакатами, игрушечными светофорами и дорожными знаками);
- Художественная деятельность (раскраски, лепка, рисование плакатов на тему ПДД).

Детский сад и школа – важные платформы для системного обучения ПДД. В идеале обучение должно быть непрерывным и встроенным в учебный процесс.

В начальной школе должны проводиться:

- уроки ОБЖ (*основы безопасности жизнедеятельности*);
- конкурсы квестов, викторин на знание ПДД;
- «Недели безопасности дорожного движения».

В средней и старшей школе:

- Интеграция ПДД в предметы (*например, математика – задачи про движение*);
- Курсы юных инспекторов дорожного движения (ЮИД);
- Практические занятия: экскурсии, маршруты безопасности, создание видеороликов и плакатов.

Когда ребенок начинает ходить в школу, от него требуется более углубленное знание правил дорожного движения. Свое обучение школьник начинает с запоминания безопасного маршрута в школу, а дальше он постепенно наращивает количество получаемых знаний.

Старшеклассники – полноправные участники дорожного движения. Многие из них имеют велосипеды, скутеры, а кого-то родители уже начинают сажать за руль автомобиля. Для них обучение ПДД актуально в аспекте ребенок-водитель.

В этой связи выделим 4 принципа эффективного занятия по обучению ПДД в учебных заведениях:

- Систематичность – занятия необходимо проводить регулярно на протяжении всего учебного года.
- Разноплановое обучение – изучение правил ПДД должно охватывать разные виды деятельности – от изобразительного искусства до сюжетно-ролевых игр.
- Соответствие возрастным категориям – все программы разрабатываются для каждой возрастной группы индивидуально.
- Работа с родителями – проведение регулярных бесед с родителями на предмет активного участия в обучении детей ПДД, в т.ч. и через личный пример [2].

3. Инновационные подходы и технологии

Современные технологии позволяют повысить эффективность обучения ПДД. Рассмотрим следующие:

- Мобильные приложения и игры. Существуют интерактивные обучающие приложения, адаптированные под возраст ребёнка.
- Виртуальная и дополненная реальность. Симуляторы улиц с возможностью проигрывания дорожных ситуаций.
- Онлайн-курсы и мультфильмы. Особенно эффективны для младших школьников.

Следует включить в программу обучения и профилактическую работу (*праворазъяснение*) сотрудников патрульной полиции и неправительственных организаций, занимающихся вопросами повышения правовой грамотности населения.

Большую роль в обучении детей ПДД играют совместные программы образовательных учреждений с Управлением местной полицейской службы Департаментов полиции, общественными организациями и фондами:

- Программы типа «Безопасное колесо», «Дорога без опасности» и другие.
- Проведение акций на улицах с участием школьников и инспекторов «Дорога в школу».
- Организация автогородков и мини-площадок, где дети могут на практике отработать безопасное поведение [1].

Таким образом, полагаем, что основные аспекты обучения ПДД должны включать в себя:

- Наглядность и пример: использование наглядных пособий, таких как картинки, макеты дорог, мультфильмы и ролевые игры, помогает детям лучше усваивать информацию.
- Повторение и закрепление: регулярное повторение пройденного материала и закрепление навыков в реальных ситуациях (например, во время совместных прогулок) необходимо для формирования устойчивых навыков.
- Безопасность в общественном транспорте: объясните детям правила поведения в общественном транспорте, включая посадку и высадку.
- Собственный пример: родители и педагоги должны быть примером для детей, демонстрируя правильное поведение на дороге.

Во многих учебных изданиях по обучению детей ПДД даются рекомендации такие, как:

– Начните с малого: объясните ребенку, что такое дорога, тротуар, пешеходный переход и светофор.

– Показывайте и рассказывайте: объясняйте назначение каждого элемента дороги и правила поведения на ней понятными словами.

– Используйте игры и упражнения: игры и имитационные упражнения помогают детям лучше усваивать и запоминать правила.

– Учите оценивать ситуацию: объясните ребенку, как оценивать расстояние и скорость приближающегося транспорта, как различать машины, которые едут прямо и которые поворачивают.

– Объясните, как переходить дорогу: учите детей переходить дорогу только на зеленый свет, убедившись в безопасности, и всегда держаться за руку взрослого при переходе.

– Не играйте на дороге: объясните ребенку, что нельзя играть на дороге или рядом с ней, даже если машин не видно.

– Обучайте на примере: покажите ребенку, как нужно вести себя в различных ситуациях на дороге, и поощряйте его соблюдение правил.

Использование данных рекомендации послужит качественному обучению.

Формирование у детей устойчивых навыков безопасного поведения на дороге – это не разовая акция, а системная работа, которая должна вестись на всех уровнях: в семье, в образовательных учреждениях, в обществе в целом. Только при комплексном подходе возможно снизить уровень детского дорожно-транспортного травматизма и обеспечить безопасность подрастающего поколения.

Обучение детей ПДД – это непрерывный процесс, который требует терпения, последовательности и наглядности. Вместе, родители и педагоги могут помочь детям стать ответственными и безопасными участниками дорожного движения.

Важно помнить, что обучение ПДД – это не только знание правил, но и воспитание ответственности, внимания, дисциплины. И чем раньше начнется это обучение, тем выше будет его эффективность.

В настоящее время много материалов по обучению, однако их подача и использование в учреждениях образования требует ответственного подхода.

Нам видятся следующие проблемы неэффективности обучения детей:

– Недостаточность вовлеченности родителей.

– Формальный подход в школах.

– Отсутствие практического компонента.

– Недостаток современных материалов и оборудования.

Предлагаемые пути решения:

– Повышение мотивации родителей к участию через тренинги и семинары.

– Создание интерактивных учебных пособий.

– Повышение квалификации педагогов.

– Внедрение мобильных автогородков в школы [2].

Литература:

1. ПДД для детей – научить и защищать. Образовательный центр «Верити» <http://верити.рф/>

2. Молодых А., Волоковая Т. Правила дорожного движения для детей: основы для малышей и школьников. <https://www.nur.kz/authors/anna-molodyh/>



КОБДИКОВА

Шамсигуль Мадениетовна

профессор кафедры административно-правовых
дисциплин Алматинской академии МВД
Республики Казахстан им. М. Есбулатова, д.т.н.

ОТ РЕАКЦИИ К ПРОАКТИВНОСТИ: ПРИМЕНЕНИЕ МЕТОДОВ ПРЕДИКТИВНОГО АНАЛИЗА ДЛЯ СНИЖЕНИЯ УРОВНЯ АВАРИЙНОСТИ НА ДОРОГАХ

Безопасность дорожного движения (БДД) является одной из ключевых социально-экономических задач любого современного государства. Высокий уровень аварийности на дорогах наносит колоссальный ущерб, выражающийся не только в прямых экономических потерях, но и в невосполнимых человеческих жертвах, что ставит под угрозу демографическую стабильность и здоровье нации. Согласно официальной статистике, в Казахстане ежегодно происходят тысячи дорожно-транспортных происшествий, уносящих жизни сотен граждан и приводящих к травмам еще большего числа людей.

Традиционно деятельность органов внутренних дел (ОВД) в сфере БДД строится на реактивной модели. Данная модель подразумевает реагирование на уже свершившиеся факты: оформление ДТП, выявление нарушителей в ходе патрулирования, анализ «очагов аварийности» (black spots) постфактум для принятия мер, таких как установка дополнительных знаков или светофоров. Несмотря на свою важность, реактивный подход имеет фундаментальное ограничение: он работает с последствиями, а не с причинами, и его превентивный потенциал ограничен. В условиях стремительной автомобилизации, роста сложности транспортных потоков и появления новых вызовов, таких как микромобильность, эффективность исключительно реактивных мер неуклонно снижается.

Актуальность настоящего исследования обусловлена необходимостью кардинального изменения парадигмы работы ОВД – перехода от реагирования к проактивному управлению безопасностью. Таким инструментом перехода выступают современные цифровые технологии, в частности, методы предиктивного (прогностического) анализа на основе больших данных (Big Data) и машинного обучения (Machine Learning).

Целью данной статьи является теоретическое обоснование и разработка концептуальной методологии внедрения системы предиктивного анализа рисков ДТП в деятельность дорожной полиции Республики Казахстан. Достижение поставленной цели предполагает решение следующих задач:

- Проанализировать ограничения существующих подходов к обеспечению БДД.
- Изучить и обобщить передовой международный опыт применения предиктивного анализа в полицейской деятельности.
- Определить ключевые источники данных, необходимые для построения эффективной прогностической модели.
- Предложить архитектуру и алгоритмическую основу системы предиктивного анализа.
- Оценить ожидаемые результаты и практическую значимость внедрения такой системы.

Гипотеза исследования заключается в том, что системное внедрение проактивной data-driven модели позволит не только повысить эффективность распределения ресурсов ОВД, но и достичь значимого и устойчивого снижения ключевых показателей аварийности.

Анализ научной литературы и практического опыта в сфере обеспечения безопасности дорожного движения (БДД) позволяет выделить два фундаментальных подхода: традиционный (реактивный) и инновационный (проактивный), основанный на предиктивном анализе.

1. Традиционные подходы и их ограничения

Исторически анализ безопасности дорожного движения основывался на ретроспективных данных. Ключевым методом является идентификация и анализ «очагов аварийности» или «черных точек» (black spots) – участков дорожной сети с аномально высокой концентрацией ДТП за прошедший период [5]. Для их выявления используются статистические методы, такие как частотный анализ, расчет коэффициентов аварийности и более сложные подходы, например, метод эмпирического Байеса. Основным ограничением данного подхода, несмотря на его полезность для долгосрочного планирования, является его реактивность: меры принимаются только после того, как на участке уже произошло значительное количество аварий.

2. Становление проактивного подхода: предиктивная полицейская деятельность

С развитием вычислительных технологий в начале XXI века начала формироваться концепция предиктивной (прогностической) полицейской деятельности. Изначально она была сфокусирована на прогнозировании общеуголовной преступности. Одним из наиболее известных примеров является проект PredPol [1]. Исследования, проведенные корпорацией RAND, подтвердили, что подобные инструменты могут повысить эффективность распределения полицейских ресурсов, однако также указали на потенциальные риски [10]. Этот опыт важен для понимания не только технологических, но и социальных аспектов внедрения прогностических систем, что также находит отражение в работах казахстанских правоведов, анализирующих криминологические аспекты правонарушений [9].

3. Применение предиктивного анализа в сфере безопасности дорожного движения

Адаптация предиктивных методов непосредственно к задачам БДД стала следующим логическим шагом. Обзор литературы [7] показывает, что исследования в этой области активно развиваются по всему миру.

Анализ данных транспортного потока: Ранние работы в этой области доказали, что данные о трафике в реальном времени являются мощным предиктором аварий [2].

Использование моделей машинного обучения: с ростом объемов данных исследователи перешли к более сложным моделям. Казахские исследователи Сагинтаева Л.К. и Жумагазиев Т.Б. из Института информационных и вычислительных технологий также подтверждают высокую точность ансамблевых моделей для краткосрочного прогнозирования ДТП в городской среде [4].

Применение глубокого обучения (Deep Learning): Особый интерес представляют модели глубокого обучения, способные работать со сложными пространственно-временными данными. Chen H. и его коллеги успешно применили нейронные сети [3], а фундаментальные работы в этой области [12] открывают широкие перспективы для создания еще более точных моделей.

4. Ситуация в Республике Казахстан и выявление исследовательского пробела

В Казахстане активно идет процесс цифровизации, что отражено в государственной программе «Цифровой Казахстан» [6]. Внедрены автоматизированные системы фиксации нарушений. Однако, как отмечается в работах местных исследователей, основной фокус по-прежнему направлен на пост-фиксацию нарушений и ретроспективный анализ [8]. Существующие административно-правовые меры, требуют постоянного совершенствования для соответствия новым вызовам [11]. Также ГИС-системы используются в основном для визуализации уже случившихся ДТП, а не для прогнозирования будущих [5].

Таким образом, научно-практический пробел заключается в отсутствии комплексной, методологически обоснованной модели предиктивного анализа ДТП, которая была бы адаптирована к условиям и источникам данных Республики Казахстан. Настоящая статья направлена на заполнение этого пробела.

Для решения поставленной задачи предлагается разработка и внедрение Интегрированной аналитической системы прогнозирования ДТП (ИАСП-ДТП), основанной на предложенной ниже методологии. Методология включает четыре последовательных этапа.

Этап 1: Сбор и интеграция данных

Качество прогноза напрямую зависит от полноты и качества исходных данных. Для построения эффективной модели необходимо создать единое хранилище данных, интегрирующее информацию из разнородных источников:

1. Исторические данные о ДТП:

- Точные геокоординаты (широта, долгота).
- Время и дата.
- Тип ДТП (столкновение, наезд на пешехода и т.д.).
- Количество пострадавших и погибших.
- Сопутствующие факторы (состояние водителей, техническое состояние ТС) [8].

2. Данные о транспортном потоке в реальном времени:

- Интенсивность движения (количество ТС в единицу времени).
- Средняя скорость потока.
- Плотность потока.
- Источник: стационарные камеры (АПК «Сергек»), GPS-данные общественного транспорта и коммерческих автопарков.

3. Данные о дорожной инфраструктуре (статические):

- Тип дороги, количество полос, наличие разметки.
- Наличие и тип перекрестков, пешеходных переходов.
- Ограничения скорости.
- Данные о состоянии дорожного покрытия.

4. Динамические внешние факторы:

- Погодные условия: данные с метеостанций (осадки, температура, видимость, гололед).
- Календарные данные: время суток, день недели, праздничные и предпраздничные дни.
- Данные о событиях: информация о проведении массовых мероприятий (спортивные матчи, концерты), перекрытиях дорог.

Этап 2: Предобработка данных и инжиниринг признаков

Собранные «сырые» данные требуют тщательной подготовки. Этот этап включает очистку данных от аномалий и пропусков, их нормализацию и преобразование в формат, пригодный для анализа. Городская территория разбивается на сегменты (например, квадратная сетка 200x200 метров или участки дорожной сети), а временная шкала – на интервалы (например, 1-2 часа).

Ключевым моментом является инжиниринг признаков (feature engineering) – создание новых, более информативных переменных. Например, на основе данных о скорости потока можно вычислить такие предикторы, как «стандартное отклонение скорости» или «резкость торможения», которые часто предшествуют аварийным ситуациям [2].

Этап 3: Моделирование и прогнозирование

На данном этапе происходит построение математической модели, которая будет вычислять вероятность возникновения ДТП для каждого сегмента пространства и времени. Целевой переменной модели является бинарный признак: 0 – ДТП не произошло, 1 – ДТП произошло.

Для решения этой задачи классификации могут быть использованы различные алгоритмы машинного обучения, сравнительный анализ которых показывает преимущества ансамблевых методов [4].

Логистическая регрессия: простой и интерпретируемый базовый алгоритм.

Ансамблевые методы (Random Forest, Gradient Boosting): показывают высокую точность за счет комбинирования множества слабых моделей. Эти методы хорошо работают со сложными, нелинейными зависимостями в данных и устойчивы к выбросам.

Пространственно-временные модели (Spatio-temporal models): специализированные модели, которые учитывают, что события в соседних ячейках пространства и времени взаимосвязаны [7].

Выбор конкретной модели зависит от результатов экспериментов и валидации на исторических данных. Модель должна периодически переобучаться на новых поступающих данных для сохранения своей актуальности.

Этап 4: Валидация, интерпретация и визуализация

Построенная модель должна быть проверена на точность с использованием отложенной выборки исторических данных. Оцениваются такие метрики, как точность (precision), полнота (recall) и AUC-ROC. Важно не только получить точный прогноз, но и понять, какие факторы вносят наибольший вклад в повышение риска. Это позволит не только направлять патрули, но и принимать долгосрочные управленческие решения (например, изменить схему движения на особо опасном перекрестке).

Конечным продуктом для пользователя (сотрудника ОВД) должна стать интерактивная ГИС-панель (dashboard). На ней в режиме реального времени отображается карта города в виде «тепловой карты», где цветом (от зеленого до красного) подсвечиваются зоны с разным уровнем прогнозируемого риска ДТП на ближайшие несколько часов.

Внедрение ИАСП-ДТП в деятельность ОВД предполагает несколько ключевых изменений в организации работы.

Динамическое патрулирование: Маршруты патрульных нарядов должны формироваться не статически, а динамически, на основе прогностической карты рисков. Экипажи направляются в «желтые» и «красные» зоны с целью превентивного присутствия, которое само по себе снижает вероятность нарушений и ДТП.

Целевые профилактические мероприятия: Система позволяет точно определить, где и когда необходимо проводить точечные рейды (например, по контролю скорости или выявлению нетрезвых водителей), что многократно повышает их эффективность по сравнению с массовыми, но нецелевыми акциями.

Информационная поддержка управленческих решений: Анализ факторов, которые система определяет как наиболее значимые для роста аварийности, предоставляет бесценную информацию для дорожных и коммунальных служб, а также для градостроителей.

Ожидаемые эффекты от внедрения:

Снижение количества ДТП и пострадавших: за счет превентивного присутствия полиции в зонах высокого риска и своевременного устранения опасных факторов. По оценкам, основанным на международном опыте, снижение может составить от 10% до 25% в зонах применения системы [10].

Повышение эффективности использования ресурсов: Оптимизация маршрутов патрулирования позволяет охватить больше проблемных зон тем же количеством нарядов, снижая затраты на ГСМ и амортизацию техники.

Сокращение времени реагирования на ДТП: Экипажи, уже находящиеся в зоне высокого риска, смогут быстрее прибывать на место происшествия.

Повышение объективности и прозрачности в работе полиции: Решения о дислокации сил принимаются не на основе интуиции, а на базе объективного анализа данных, что снижает коррупционные риски и повышает доверие граждан.

Формирование новой культуры в ОВД: Происходит фундаментальный сдвиг от «палочной» системы и реагирования постфактум к интеллектуальной, сервисной модели полиции, нацеленной на предотвращение угроз.

Конечно, внедрение сопряжено с рядом вызовов, включая необходимость значительных инвестиций в IT-инфраструктуру, обеспечение кибербезопасности, разработку нормативно-правовой базы для работы с большими данными и, что самое важное, обучение и переподготовку личного состава.

Переход от реактивной к проактивной модели обеспечения безопасности дорожного движения является безальтернативным вектором развития для правоохранительной системы Республики Казахстан. Предложенная в статье методология построения системы предиктивного анализа ДТП на основе технологий больших данных и машинного обучения представляет собой комплексный подход, позволяющий реализовать этот переход на практике.

Внедрение ИАСП-ДТП способно трансформировать ежедневную деятельность дорожной полиции, сместив акцент с наказания за уже совершенные нарушения на интеллектуальное предотвращение потенциальных угроз. Это не только приведет к измеримому снижению аварийности и сохранению человеческих жизней, но и будет способствовать повышению эффективности использования бюджетных средств и росту общественного доверия к органам внутренних дел.

Дальнейшие исследования в данном направлении могут быть посвящены уточнению набора предикторов, тестированию более сложных архитектур нейронных сетей (например, графовых нейронных сетей для учета топологии дорожной сети), а также интеграции в модель данных из социальных сетей для учета информации о локальных событиях и нестандартных ситуациях. Успешная реализация такого проекта станет важным шагом на пути к построению безопасного и технологически развитого общества в Казахстане.

Литература:

1. Mohler G.O., Short M.B., Brantingham P.J., Schoenberg F.P., Tita G.E. Self-Exciting Point Process Modeling of Crime // Journal of the American Statistical Association. – 2011. Vol. 106, №493. – P. 100-108.
2. Abdel-Aty M., Radwan E. Modeling traffic accident occurrence and involvement // Accident Analysis & Prevention. – 2000. Vol. 32, №5. – P. 631-641.
3. Chen H., Chen L., Zhang H., Wang H. A deep learning approach for traffic crash prediction with spatio-temporal features // Proceedings of the 25th International Conference on World Wide Web. – 2016. – P. 541-550.
4. Сагинтаева Л.К., Жумагазиев Т.Б. Применение ансамблевых моделей машинного обучения для краткосрочного прогнозирования ДТП в городской среде // Известия НАН РК. Серия физико-математическая. – 2023. №2. – С. 71-80.
5. Омаров А.Е., Байкенов М.С. Геоинформационное моделирование транспортных потоков Алматы для выявления зон повышенной аварийности // Вестник КазНУ им. К.И. Сатпаева. – 2022. №4. – С. 112-121.
6. Государственная программа «Цифровой Казахстан». Утверждена Постановлением Правительства Республики Казахстан от 12 декабря 2017 года №827.
7. Theofilatos A., Yannis G. A review of the effect of traffic and weather characteristics on road safety // Accident Analysis & Prevention. – 2014. Vol. 72. – P. 244-256.
8. Калиев Р.Н. Проблемы правового обеспечения и использования данных с автоматизированных систем фиксации нарушений в Республике Казахстан // Закон и время. – 2023. №1. – С. 78-84.
9. Есимов Д.С. Криминологическая характеристика и профилактика дорожно-транспортных правонарушений в Республике Казахстан // Научный вестник Карагандинской академии МВД РК им. Б. Бейсенова. – 2021. №3 (73). – С. 25-31.
10. Perry W.L., McInnis B., Price C.C., Smith S., Hollywood J.S. Predictive Policing: The Role of Crime Forecasting in Law Enforcement Operations. RAND Corporation, 2013.
11. Кобдикова Ш.М. Административно-правовые меры обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Казахстан: проблемы и перспективы // Право и государство. – 2022. №2 (95). – С. 54-62.
12. LeCun Y., Bengio Y., Hinton G. Deep learning // Nature. 2015. Vol. 521, №7553. – P. 436-444.



КУЛЬТЕМИРОВА

Лейла Тимуровна

профессор кафедры административно-правовых дисциплин Алматинской академии МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова, к.ю.н., ассоциированный профессор (доцент)

СОВРЕМЕННЫЕ МЕЖДУНАРОДНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из приоритетных задач государственной политики большинства стран, поскольку уровень дорожно-транспортного травматизма остается высоким. Эта проблема носит глобальный характер и требует комплексного подхода, включающего не только меры в пределах одного государства, но и согласованных действий на международном уровне.

Современные вызовы в сфере дорожной безопасности обусловлены стремительным развитием транспортной инфраструктуры, урбанизацией, увеличением плотности автомобильного движения, а также поведенческими факторами, связанными с несоблюдением правил дорожного движения. В ответ на это государства принимают разнообразные меры, направленные на формирование безопасной дорожной среды.

Ведущую роль в этих процессах играют внедрение инновационных технологий, реформирование законодательства, организационные решения, повышение уровня культуры поведения участников дорожного движения. Эти и другие аспекты лежат в основе комплексной инфраструктуры безопасности дорожного движения.

Современные тенденции в области обеспечения безопасности дорожного движения охватывают различные направления. Мы рассмотрим три:

- стратегические инициативы;
- деятельность специализированных организаций;
- обучение дорожной безопасности среди детей и молодежи.

Международные стратегические инициативы.

Одной из ключевых тенденций является формирование глобальных стратегий и соглашений, направленных на обеспечение безопасности дорожного движения. К числу наиболее значимых стратегических инициатив относятся:

1) Глобальный план десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021-2030) [1]. Данный план разработан Всемирной организацией здравоохранения и региональными комиссиями ООН в сотрудничестве с партнерами по программе «Сотрудничество в рамках Организации Объединённых Наций в области безопасности дорожного движения». Цель программы – снизить смертность и травматизм в результате дорожно-транспортных происшествий не менее, чем на 50%. Именно на достижение этой цели направлены действия, прописанные в Плане. Глобальный план «не приемлет того, чтобы все шло своим чередом, и призывает правительства и заинтересованные стороны сменить курс и пойти по новому пути, сосредоточив внимание на внедрении комплексного подхода «Безопасная система», при котором безопасность дорожного движения однозначно признана одним из ключевых факторов устойчивого развития», – говорится в документе [1].

Глобальный план содержит рекомендации, основанные на эффективных действиях и оптимальных методах предотвращения дорожно-транспортного травматизма. Они представляют собой подробное описание мер, направленных на создание и совершенствование безопасных систем. В числе направлений рекомендаций можно отметить следующие:

– планирование мультимодальных транспортных систем и землеустройства – речь идет об оптимальном сочетании моторизованных и немоторизованных видов транспорта для обес-

печения безопасности и равного доступа к мобильности. Данная рекомендация предусматривает учет местных условий и климата;

- безопасная дорожная инфраструктура – должна планироваться, проектироваться, строиться и эксплуатироваться таким образом, чтобы создавались благоприятные условия для мультимодальной мобильности. Это подразумевает равные возможности для совместного использования транспортных средств, а также передвижения пешком и на велосипедах;

- безопасность транспортных средств – подразумевает решение вопросов безопасности уже на уровне проектирования. Это должно обеспечиваться согласованными законодательно установленными стандартами в отношении конструкции и технологического оснащения транспортных средств. Такая стандартизация направлена на установление единого общепринятого уровня безопасности;

- безопасное пользование дорогами – представляет собой комплекс мер, направленных на снижение дорожно-транспортного травматизма за счет управления поведенческими факторами риска. К таким факторам относятся: превышение скорости, управление транспортом в состоянии опьянения, усталость, невнимательность и др. Для эффективной профилактики дорожно-транспортных происшествий необходимо учитывать поведенческие риски при разработке законодательства, его правоприменении и в информационно-просветительской работе. Безопасность также во многом определяется качеством инфраструктуры и уровнем оснащенности транспортных средств системами защиты;

2) Стратегия Vision Zero [2]. Реализуется в Швеции с 1997 года. Представляет собой стратегический подход к обеспечению безопасности дорожного движения, основанный на принципе абсолютной недопустимости гибели людей в результате дорожно-транспортных происшествий. В отличие от традиционных моделей, Vision Zero исходит из того, что человеческие ошибки неизбежны, однако дорожная система должна быть устроена так, чтобы последствия таких ошибок не становились фатальными. Программа предполагает перераспределение ответственности за безопасность с одного лишь водителя на всех участников дорожной инфраструктуры – от проектировщиков и строителей дорог до автопроизводителей. Такой системный подход требует участие всех заинтересованных сторон для создания безопасной транспортной среды. В рамках реализации Vision Zero применяются комплексные технические и организационные меры: установка круговых перекрестков для снижения скорости движения, обязательно использования ремней безопасности и велосипедных шлемов, внедрение алкозамков для предотвращения вождения в состоянии алкогольного опьянения, использование системы автоматического контроля скорости, а также проведение детальных расследования аварий с целью выявления и устранения системных факторов рисков.

Деятельность специализированных организаций на национальном уровне:

1) Royal Society for the Prevention of Accidents (RoSPA) [3]. Это одна из ведущих благотворительных организаций Великобритании, специализирующихся до профилактики травматизма и сохранения человеческой жизни. На протяжении десятилетий организация активно продвигает меры по обеспечению безопасности дорожного движения, добиваясь значимых изменений в законодательстве и общественного восприятия проблем дорожно-транспортных происшествий. Среди наиболее значимых достижений RoSPA – участие в инициировании и поддержка в ведении законодательных норм, касающихся ряда запретов (управление автомобилем в состоянии алкогольного опьянения, обязательное использование ремней безопасности, использование мобильных телефонов во время управления транспортным средством). Эти меры сыграли значительную роль в снижении уровня аварийности на дорогах Великобритании. Организация RoSPA действует под патронажем британской королевской семьи, что усиливает ее общественный авторитет и способствует более широкому распространению внедряемых инициатив. Активно сотрудничает с государственными и негосударственными структурами, реализуя совместные программы в сфере профилактики аварийности на дороге. Благодаря многолетнему опыту и высокому уровню доверия, организация RoSPA оказывает значительное влияние на формирование национальной политики по области безопасности;

2) Dansk Fodganger Forbund [4]. Эта организация в области безопасности дорожного движения действует в Дании. Она сосредоточена на защите интересов пешеходов как полноправных участников дорожного движения. Ее основная миссия – создание условий, обеспечивающих безопасность и комфорт для передвижения пешеходов городской и пригородной среды. Организация последовательно выступает против факторов, создающих угрозу для пешеходов. К числу таких факторов относятся: небезопасное поведение велосипедистов, загромождение

тротуаров припаркованными автомобилями, небурный снег или мусор, недостаточная видимость из-за вывесок и ограждений, а также другие элементы, затрудняющие свободное и безопасное передвижение. Активисты проводят компании, направленные на устранение проблем и формирование культуры уважения к пешеходам со стороны всех участников дорожного движения. Организация активно участвует в общественных дискуссиях, проводя информационные мероприятия и взаимодействуя с государственными структурами, местными органами власти и другими общественными объединениями. В своей работе организация не только выявляет актуальные проблемы пешеходной среды, но и предлагает конкретные практические решения, направленные на улучшение городской инфраструктуры и снижение уровня травматизма среди пешеходов;

3) Veilig Verkeer Nederland [5]. Одной из ключевых инициатив в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в Нидерландах является деятельность организации Veilig Verkeer Nederland. Она нацелена на объединение усилий граждан и различных институтов общества ради повышения уровня безопасности на дорогах. Ее основная задача – вовлечь как можно больше людей и организаций в совместную работу по созданию безопасной дорожной среды. Работа организации ведется по двум основным направлениям. Первое – просветительская деятельность, охватывающая широкую аудиторию: от учеников начальной школы до пожилых участников дорожного движения. Через образовательные программы и информационные компании формируются навыки безопасного поведения на дороге. Второе направление связано с активацией местных сообществ: организация поощряет участие граждан, школ, местных сообществ, своих филиалов в разработке и реализации проекта по обеспечению безопасности дорожного движения на местном уровне. Девиз организации – «Каждый возвращается домой» – отражает ее философию: безопасность на дороге – это коллективная ответственность. Целью каждого участника движения должно быть не только собственное благополучие, но и сохранение жизни других;

4) League of American Bicyclists [6]. Американская лига велосипедистов осуществляет деятельность, направленную на повышение уровня безопасности участников дорожного движения, акцентируя внимание на обучение как велосипедистов, так и пешеходов основам безопасного поведения на дорогах. В рамках данной работы организация реализует специальные образовательные программы, охватывающие различные штаты США, где обучение проводится по стандартизированным и структурированным методическим материалам. Особое внимание уделяется молодежной аудитории: организуются клубы для подростков, а также внедряются программы воспитательной направленности, такие как «Велосипед в школе и дома». Программы способствуют формированию у подрастающего поколения устойчивых навыков безопасного и ответственного поведения при использовании велосипедного транспорта.

Обучение дорожной безопасности среди детей и молодежи.

Британский департамент транспорта в конце 90-х годов сформулировал концептуальный подход, который впоследствии получил широкое распространение в международной практике. Суть его заключается в том, что обучение основам безопасности дорожного движения должно рассматриваться не изолированно, а в более широком контексте – как часть общей системы формирования культуры здоровья, обеспечения безопасности и управления рисками. Такой междисциплинарный подход, безусловно, открывает возможности для интеграции знаний, однако сопряжен с определенными сложностями. В частности, отсутствие четко обозначенной учебной области и профессионального педагогического состава может породить следующие проблемы:

- использование неэффективных или несистемных методов преподавания;
- снижение заинтересованности со стороны управленческих структур, что влечет за собой нехватку ресурсов и ограничения учебного времени;
- размытость цели и ожидаемых результатов, что делает невозможным проводить дальнейшую оценку проводимой работы и полученных знаний;
- отсутствие преемственности и последовательности в образовательном процессе.

Для того, чтобы обучение навыкам дорожной безопасности стало устойчивым компонентом школьной программы, необходима координация на институциональном уровне. Это будет способствовать эффективному включению данной тематики в учебный процесс.

Примеры успешных координационных решений можно наблюдать в ряде европейских стран. Так, в Швеции реализуется модель командного преподавания: для школьников 6-9 классов разработана модульная программа, включающая три модуля, содержание которых инте-

грируется в различные предметы. Работа осуществляется командой из 4-6 педагогов под руководством координатора. Команда не только адаптирует материалы под конкретные учебные дисциплины, но и формирует ожидаемые результаты, приглашает внешних специалистов (представителей полиции, медицины), а также организует проектную деятельность учащихся.

В Германии обучение вопросам безопасности на дорогах встроено в предмет, который является аналогом курса по социальным наукам. В рамках его преподавания особое внимание уделяется развитию социальных и жизненных навыков – заботе о здоровье, построению межличностных отношений, формированию гражданской ответственности.

В Нидерландах примером институционального подхода является проект «Знак качества в сфере дорожной безопасности». Проект направлен на снижение уровня дорожно-транспортного травматизма среди детей 4-12 лет путем внедрения структурированных программ обучения и создания безопасной инфраструктуры. Участие школы в проекте начинается с совместной диагностики текущего состояния преподавания дорожной безопасности. По итогам этого этапа школа получает аналитический отчет и контрольную карту, содержащую критерии и бальную систему, позволяющую планомерно улучшать работу. После завершения всех мероприятий проводится повторная экспертиза и, в случае соответствия критериям, присваивается знак качества. В дальнейшем предусмотрены регулярные проверки.

Оценка школы осуществляется следующим направлением:

- интеграция тематики дорожной безопасности в социальную школьную политику;
- проведение систематических занятий с учащимися;
- реализация практико-ориентированных проектов;
- обеспечение безопасности на территории школы и прилегающих маршрутах;
- активное вовлечение родителей в процесс обучения.

Включение школы в подобные программы обеспечивает ряд преимуществ: наличие организационной структуры, возможность получения методической поддержки, вовлеченность местного сообщества, муниципальная финансовая поддержка деятельности, направленной на обучение навыкам безопасного поведения на дороге.

Таким образом, современные международные тенденции в области обеспечения безопасности дорожного движения демонстрируют устойчивый сдвиг в сторону системного научно-обоснованного и ориентированного на человека подхода. Интеграция стратегического планирования, просвещения, организационной деятельности позволяет странам добиваться устойчивого снижения дорожно-транспортного травматизма.

Важную роль играют разработка и реализация стратегических инициатив, направленных на долгосрочное снижение аварийности; деятельность специализированных государственных и правительственных организаций, обеспечивающих координацию усилий и внедрение инновационных решений; широкое распространение программ по обучению детей и молодежи основам безопасного поведения на дороге. Именно работа с подрастающим поколением рассматривается как инвестиция в будущее, способная изменить культуру поведения участников дорожного движения на системном уровне.

Адаптация и применение лучших международных практик с учетом национальных особенностей, а также создание благоприятной организационной среды становятся ключевыми условиями для построения устойчивой и безопасной транспортной системы, ориентированной на сохранение жизни и здоровья граждан.

Литература:

1. Глобальный план десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения (2021-2030) // <https://www.who.int/ru/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>
2. Vision Zero // <https://visionzeronetwork.org/new-resource-fair-warnings>
3. <https://www.rospace.com/health-and-safety-membership>
4. <http://www.fodtrafik.dk/folder.pdf>
5. <https://vvn.nl>
6. The League of American Bicyclists // <https://bikeleague.org>



КАДЫРОВА
Рашида Турсуновна
начальник кафедры кибербезопасности
и информационных технологий
Алматинской академии МВД Республики Казахстан
им. М. Есбулатова подполковник полиции,



ЕНДЫБАЙҰЛЫ
Ерлан
доцент кафедры кибербезопасности
и информационных технологий
Алматинской академии МВД Республики Казахстан
им. М. Есбулатова майор полиции

VIDEO ANALYTICS IN URBAN POLICING: A VISION FOR THE NEXT DECADE

Introduction

In the digital era, the fusion of artificial intelligence and video surveillance offers an unparalleled tool for law enforcement. Video analytics, with its capability to automatically analyze video content, holds promising potential in reshaping modern policing. With cities exponentially increasing camera deployments, the canvas for this technological revolution is vast. This article charts the probable trajectory of this evolution over the next decade.

Main Material

Proactive Policing & Crime Forecasting: Video analytics can unearth patterns from vast datasets. By evaluating historical crime data and associated video footages, algorithms can predict high-risk zones and timelines [1]. This predictive approach would refocus policing from reactive to preventive, deterring criminality in its nascent stages.

Real-time Event Notification: Gone will be the days of sifting through hours of surveillance footage post-event. Video analytics can pinpoint suspicious activities, such as unauthorized access or potential public threats, notifying officers instantly for rapid responses [2].

Streamlined Evidence Collection: By automatically highlighting events of interest from surveillance footage, video analytics would significantly reduce manual review time, accelerating case resolutions.

Facial Recognition & Identity Management: While controversial, enhanced facial recognition tools can identify individuals amidst bustling cityscapes, aiding in suspect identification or lost person retrieval. Yet, its application demands careful ethical deliberation.

Traffic Oversight & Management: Video analytics can autonomously detect and record traffic infringements, from speeding to illegal lane changes, fostering safer roadways and minimizing the need for manual traffic enforcement.

Crowd Analytics: For sizable public gatherings, video algorithms can assess crowd density, detect potential stampedes, and identify disturbances, aiding in optimized resource deployment.

Implementation Blueprint: Processes for Enhanced Efficiency

Ethical Framework & Regulation: Paramount to the successful adoption of video analytics is a robust ethical foundation. Policymakers must construct guidelines, balancing the benefits of surveillance with fundamental privacy rights.

Secure Data Handling: The influx of video data mandates state-of-the-art storage solutions and rigorous cybersecurity protocols to guard against breaches [3].

Systems Integration: The confluence of video analytics with existing police databases, communication channels, and management systems is crucial for fluid operational functionality.

Officer Training & Development: A technology is only as efficient as its user. Comprehensive training modules, educating law enforcement on the nuances, capabilities, and limitations of video analytics, will be indispensable [4].

Public Engagement: Transparent communication with city residents regarding surveillance measures can foster trust, dispelling apprehensions and misconceptions.

Technological Collaboration: Active partnerships with tech conglomerates will ensure that video analytics solutions remain cutting-edge and tailored to evolving policing needs.

Conclusion

The synergy of video analytics and city surveillance promises a transformative impact on policing in the next decade. While the technological horizon is luminous with potential, its adoption necessitates careful planning, ethical considerations, and collaborative endeavors. As we stand on the cusp of this revolution, the onus is on policymakers, law enforcement, and tech innovators to charter a course that maximizes societal benefit while safeguarding individual liberties.

References:

1. Glinskaya E.V. Information security of computer structures and systems: Textbook / E.V. Glinskaya N.V. Chichvarin. – M.: Infra-M, 2018. – P. 64.
2. Shangin V.F. Information security of computer systems and networks: A textbook / V.F. Shangin. – M.: Forum, 2018. – P. 256.
3. Russell Jesse Video surveillance / Jesse Russell. – M.: VSD, 2012. – P. 867.
4. Kashkarov A.P. Video surveillance systems. Practicum / A.P. Kashkarov. – M.: Phoenix, 2014. – P. 128.



БАТЫРБАЕВ

Адылхан Кошкенович

Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы
Алматы академиясы қылмыстық
құқық және криминология
кафедрасының профессоры, з.ғ.к.

КӨЛІКТЕГІ ҚЫЛМЫСТЫҚ ҚҰҚЫҚ БҰЗУШЫЛЫҚТАРДЫ ЖАСАУДЫҢ СЕБЕПТЕРІ МЕН ШАРТТАРЫ

Жол-көлік қылмыстарының себептері туралы сұраққа жауап жүргізушілер мен жол қозғалысының басқа қатысушылары үшін ерекше қызығушылық тудырады. Бұл адам – автомобиль – жол жүйесіндегі өзара іс-қимылдың неліктен бұзылатынын, жолдағы жазатайым оқиғалардың не себеп болғанын және жол көлік оқиғасының кінәсі немесе құрбаны болмау үшін не істеу керектігін анықтауға мүмкіндік береді.

Мұны істеу оңай емес. Біріншіден, жолдардағы қайғылы жағдайларға әкелетін себептер көп. Нәтижесінде, олардың біреуін немесе бірнешеуін алып тастау басқаларын назардан тыс қалдыру мүмкін және теріс нәтиже бірдей болуы мүмкін. Екіншіден, жол қозғалысына басқа жүргізушілер, жаяу жүргіншілер және басқа да субъектілер қатысады, олардың әрекеттері оның қауіпсіздігіне аз әсер етпейді. Сонымен бірге осы тікелей себептерден басқа, әрбір жол-көлік оқиғалардың қолайсыз дамуын жеделдететін катализаторлардың бір түрі ретінде әрекет ететін бірқатар факторлармен (жағдайлармен) бірге жүреді.

Жол-көлік қылмыстары механизміндегі себеп-салдарлық байланыстардың күрделілігін асыра айтуға болмайды, бірақ олар көбінесе себеп ретінде қабылданатын факторлар мен жағдайлар кешенінің әсерінен пайда болатындығын атап өткен жөн. Факторлар мен жағдайларды (бір жағынан) және қылмыстардың себептерін (екінші жағынан) ажырату шынымен де салыстырмалы. Алайда, бұл себептер мен жағдайлар арасында ешқандай айырмашылық жоқ дегенді білдірмейді.

Ұзақ уақыт бойы көлік құралдары мен жолдардың құрылысына, жабдықтарына және жағдайына байланысты жол-көлік қылмыстарының негізінен техникалық себептері мен факторлары зерттелгенін атап өткен жөн. Бұл сапалық жағын және әлеуметтік-психологиялық факторларды ескермей, жол-көлік қылмыстарының себептері мен факторларын зерттеуге, оларды механикалық бөлшектеуге «техникаландырылған» тәсілге әкелді.

Осыған байланысты апаттың себептері «тежегіш сұйықтығының немесе тежегіш жетек жүйесінен сығылған ауаның ағуы», «көшелер мен жолдардың дұрыс таңдалмаған геометриялық параметрлері», «көлбеу», «дөңгелектеу» және т.б.

Жол-көлік қылмыстарының себептері туралы айтатын болсақ, барлық факторлар мен жағдайларды талдау қажеттілігін есте ұстаған жөн. Олардың ішінде жол берілген құқық бұзушылықтың қылмыстық нәтижесіне ықпал ететіндер ерекше орын алады, олар үшін қылмыстық жаза көзделген зиянды салдардың туындауына әкеп соғады. Оларды қылмыстың себептерінен ажыратуға және қажет болады, дегенмен оларды анықтау әрдайым оңай бола бермейді.

Жалпы, жол-көлік қылмыстарының шарттары мен себептерін жүргізушілердің және басқа да қозғалыс қатысушыларының әрекеттерімен, сондай-ақ көлік құралдарының жай-күйімен және жол жағдайларымен байланыстыру әдетке айналған.

Жол-көлік оқиғасының ең көп тараған ресімделген себептері көлік құралдары жүргізушілерінің әрекеттеріне жатады. Олардың ішінде: қауіпті жағдайларда жылдамдықты арттыру, қарсы қозғалыс жолағына шығу, жол жүру кезектілігін сақтамау, басып озу ережелерін бұзу, қашықтықты сақтамау, көлікті мас күйінде басқару және басқалар.

Жүргізушілердің мінез-құлқына байланысты себептердің қатарына жүргізушінің физикалық шаршауы, көлік жүргізу кезінде ұйықтау, шамадан тыс жұмыс, жүргізушінің тәжірибесінің жеткіліксіздігі және басқалары жатады.

Көлік құралдары мен жолдардың сипаттамаларына қатысты формальды себептер мен факторлардың маңызы өте ерекше.

Көлік құралдарының жай-күйіне қатысты себептердің ішінде: ақаулы тежегіштер, ақаулы рульдік басқару, ақаулы немесе реттелмеген фаралар және басқа да жарық аспаптары, тозған шиналар протекторы және т.б. бұл себептер жол-көлік оқиғаларының 3% көрінеді.

Жолға байланысты себептер мен факторларға (жол жағдайлары мен жол жабдықтары) келетін болсақ, олар статистикаға сәйкес (іс жүзінде жиірек болса да) қылмыстардың 8% әсер етеді. Сонымен, «тайғақ жабын» деп аталатын жолдың жай-күйі асфальттың ерекшеліктеріне байланысты немесе атмосфералық құбылыстардың (жаңбыр, көктайғақ және т.б.) нәтижесінде мүмкін болады. Шаңнан нашар көріну, жолдың белгіленбеуі, шұңқырлар және тағы басқа нақты себептермен қатар, «аялдамалардың дұрыс орналаспауы», «өткелдің талаптарға сәйкес келмеуі» және тағы басқа да себептерді келтіруге болады.

Жол жағдайлары мен көлік құралдарының жағдайына байланысты себептер мен факторлардың әртүрлілігі сол жол-көлік қылмыстарында олар бөлек және әртүрлі комбинацияларда көрінуі мүмкін екендігіне әкеледі. Сонымен, апатқа әкеп соқтырған көлік құралының сырғанауы жолдың бір уақытта тегіс емес және тайғақ болуынан туындауы мүмкін, сонымен қатар автомобильдің тежегіштері реттелмеген, ал жүргізуші жылдамдықты асырып жіберген болуы мүмкін.

Осыған байланысты жиі сұрақ туындайды: осы себептердің қайсысы шешуші әсер етті және негізгі, анықтаушы себеп туралы айтуға бола ма? Бұл сұрақ тек теориялық қызығушылық тудырмайды, оның жол-көлік қылмыстарын тергеу тұрғысынан да, олардың алдын алу тұрғысынан да практикалық маңызы мен криминологиялық маңыздылығы зор.

Оқиға механизмін неғұрлым толық және объективті белгілеу мүдделері жол-көлік қылмыстарының барлық себептері мен факторларын жан-жақты зерттеу қажеттілігін туындатады. Мұны ЖКО алдын алу мүдделері де талап етеді. Кез-келген оқиға әрдайым белгілі бір жол, метеорологиялық, климаттық және басқа жағдайларда болатындығына негізделуі керек. Олар көлік құралының белгілі бір қозғалыс ортасы болып табылады және кез-келген оқиғаның механизмін орнатқан кезде әрдайым оның қандай да бір шарттарын айтуға тура келеді. ЖКО жағдайлары, әдетте, жіктелуге жатады, өйткені жағдайлар мен ілеспе факторлардың тізімі шексіз емес, ал жағдайлар негізінен бір типті болады.

Ресми статистикаға сәйкес, жол-көлік қылмыстарының ең үлкен үлесі салыстырмалы түрде жақсы жолдар мен қолайлы жол жағдайларына байланысты. Жыл мезгілдерінен ең көп зардап шеккен апат-бұл жаз, яғни. ең ұзақ күндізгі жарық, қар мен мұз жамылғысы жоқ, температураның айтарлықтай төмендеуі және т.б.

Осы және басқа да көрінетін көріністер жақсы жолдарда, жылдың қолайлы мезгілінде және жақсы жағдайда ең қарқынды қозғалыс болатындығымен түсіндіріледі, сондықтан қақтығыстар мен төтенше жағдайлар жиі кездеседі. Мұндай жағдайлардың пайда болуына жүргізушілер мен жол қозғалысының басқа қатысушылары осы қолайлы жағдайларды асыра бағалап, апаттың алдын алуға болады деп сеніп, абайсызда әрекет етуге мүмкіндік беретін жағдай айтарлықтай әсер етеді.

Жол-көлік қылмыстарының себептері мен жағдайларын ажырату қажеттілігі туралы айта отырып, жол қозғалысы негізгі, анықтаушы, бақыланатын және басқарылатын процесс екенін есте ұстаған жөн. Бұл жерде жүргізуші жетекші буын ретінде әрекет етеді. Ол өзі басқаратын көлік құралының жай-күйін біледі, жол жағдайларын және белгілі бір жол жағдайын құрайтын басқа жағдайларды үнемі бақылайды, ақырында, қажет болған жағдайда көлік құралын тоқтатуға және жол-көлік қылмыстарының алдын алуға мүмкіндігі бар. Мұны қозғалысты қалыптастырған жағдайларға сәйкес келтіріп, жылдамдықты өзгерту арқылы жүзеге асыруға болады.

Көлік қылмыстарының себептері мәселесін уақыт пен кеңістіктегі олардың жағдайындағы, динамикасындағы немесе құрылымындағы өзгерістердің себептері мәселесімен бұдан әрі араластыруға болмайды. Әдетте, құбылыстардың көрсеткіштеріндегі айырмашылықтардың себептері құбылыстардың себептері деп айтуға болмайды, дегенмен екеуі арасында байланыс болуы мүмкін [1].

Көлік қылмыстарының жағдайындағы, құрылымындағы және динамикасындағы өзгерістер, мысалы, белгілі бір аймақтағы көлік құралдарының саны сияқты сыртқы факторға

байланысты болуы мүмкін. Көлік құралдарының, демек, олармен өзара іс-қимыл саласына тартылатын адамдар санының өсуі көбінесе көлікте қолданылатын ережелерді бұзу санының тиісті өсуіне әкеледі.

Көлік қылмыстарының көптеген санаттарының себептері әлі күнге дейін терең зерттелмегенін де назардан тыс қалдыруға болмайды.

Көлік қылмысы әлеуметтік құбылыс бола отырып, әлеуметтік себептер болып табылады және пайда болады. Оның қазіргі қоғамда болуы табиғи, ол мемлекеттің сөзсіз серігі болып табылады және сонымен бірге осы қоғамға имманентті түрде тән қайшылықтардың нәтижесі болып табылады. Сонымен қатар, оны елдегі әлеуметтік-экономикалық және саяси жағдайдың өзгеруіне сезімтал жауап беретін барометрдің бір түрі ретінде қарастыруға болады. Демек, көлік қылмысының өсуі, оның теріс тенденцияларының күшеюі-бұл қоғам өмірінің әртүрлі салаларында байқалатын аномальды құбылыстар мен процестердің көрінісі ғана. Көлік қылмысы, демек, экономикалық, әлеуметтік, идеологиялық, саяси деформациялардан туындайды. Барлық уақыттар мен халықтардың тарихи тәжірибесі осыларды көрсетеді. Қылмыстың барлық түрлерінің, соның ішінде көліктегі қылмыстардың күрт өсуі және экономикалық дағдарыстар, әлеуметтік сілкіністер, саяси тұрақсыздық кезеңдерінде, яғни тарихи әдебиеттерде «қиын кезең» деп аталған сәттерде тіркелді.

Көлік қылмысының өсу себептері, оның динамикасы мен құрылымындағы өзгерістер ең алдымен әлеуметтік-экономикалық факторларға байланысты: өндіріс және тарату саласындағы дағдарыстық құбылыстар (еңбек өнімділігінің төмендеуі, шығарылатын өнім көлемінің, оның ішінде көлік құралдарының әртүрлі түрлерінің қысқаруы, осы өнім сапасының нашарлауы, жөндеу және қалпына келтіру жұмыстарының сапасының төмендеуі, қосалқы бөлшектер тапшылығының өсуі және экономикалық және әлеуметтік дамудағы (инфляциялық процестердің күшеюі, бағалардың өсуі, кірістердің төмендеуі, материалдық жағдайдың деңгейіне, елдің моральдық және физикалық тұрғыдан тозған көлік паркін мәжбүрлі пайдалануға, тәртіптің барлық жерде дерлік құлдырауына, құқықтық нигилизмге және т.б. байланысты халықтың әртүрлі топтарының жіктелуі).

Аталған процестерге байланысты, кейбір зерттеушілер атап өткендей, белгілі ақаулы, ақаулы көлік техникасын пайдалану жағдайлары жиілеп кеткенін, бұл көбінесе апаттарға, апаттарға және басқа да төтенше көлік оқиғаларына әкеледі. Көптеген көлік кәсіпорындарында кәсіби дайындықты, қызметкерлердің біліктілігін арттыруды, Көлік құралдарын пайдалану қауіпсіздігін қамтамасыз ету жөніндегі іс-шараларды қаржыландыруға мүмкіндік жоқ. Пайдаға ұмтылу, мемлекеттік стандарттардың сақталуын бақылауды әлсірету олардың жұмыс істеу қауіпсіздігіне қауіп төндіретін елеулі конструктивтік кемшіліктері бар көлік құралдарын өндіруге, жөндеуге және пайдалануға шығаруға ықпал етеді.

Жалпы көлік қылмысының себеп-салдарлық кешеніне, сондай-ақ оның өсуін анықтайтын факторларға әсер ету мұндай әсер экономикалық, әлеуметтік, саяси, идеологиялық, ұйымдастырушылық және басқа шаралар кешенімен жүзеге асырылатын жағдайда ғана жеткілікті тиімді болуы мүмкін. Сонымен қатар, бұл кешенде әлеуметтік-экономикалық шаралар жетекші рөл атқаруы керек, өйткені олар көлік қылмыстарының әлеуметтік себептерін бейтараптандыруға қабілетті. Көлік қылмыстарымен күресудің стратегиясы мен тактикасын тек қылмыстық қуғын – сүргін шаралары негізінде құру мағынасыз.

П.С. Тоболкин қылмыс себептерінің әлеуметтік сипаты, «қылмыстық-құқықтық реттеудің объективті қажеттілігі мен мүмкіндігін алдын-ала анықтай отырып, оның шегі мен тиімділігіне әсер ете алмайды» деп дұрыс жазады [2].

Сонымен, кейбір авторлар қарастырылып отырған қылмыстар тобының себептерінің қатарына мыналар жатады: қауіпті жағдайларда жылдамдықты арттыру, қарсы қозғалыс жолағына шығу, жол жүру кезектілігін сақтамау, басып озу ережелерін бұзу, қашықтықты сақтамау, мас күйінде көлікті басқару, Көлік құралдарын қиын жағдайларда жұмысқа қанағаттанарлықсыз дайындау, әртүрлі көлік түрлеріндегі қызмет жарғыларының талаптарын елемей және т.б. [3].

Ережелерді бұзу түрлерін көлік қылмыстарының себептерімен сәйкестендіру, біздің ойымызша, соңғы уақытқа дейін «көлік – жүргізуші – жағдай» мәселесін зерттеушілердің көпшілігі көлік құралының рөлін және көлік қылмыстарының этиологиясындағы жағдайды анықтауға баса назар аударған. Қылмыскердің жеке басы криминологтардың көзқарасынан «қалыс қалған». Сонымен қатар, абайсыз көлік қылмыстары жалпы көлік құралының бір немесе басқа түрін дұрыс емес қозғалыстың немесе пайдаланудың салдары емес екені анық; бірақ оны

басқаратын адамның қате әрекетінің нәтижесі. Субъектінің жасаған қате әрекеттері себептері бойынша іс жүзінде қылмыстық апаттар болмайды. Ерекшелік-бұл көлік құралдарының жасырын техникалық ақаулары немесе форс-мажорлық сипаттағы жағдайлар негізінде қылмыстық жауапкершілікке тартпайтын апаттар.

Кез-келген абайсыз көлік қылмысында әлеуметтік-психологиялық факторлардың әсері айқын байқалады. Қылмыскер-апатшылардың жеке басының әлеуметтік-психологиялық қасиеттері кейде олардың қылмыстық мінез-құлқының этиологиясында шешуші рөл атқарады. Бұл жеке тұлғаның интеллектуалды және ерікті және эмоционалды салаларында пайда болатын және абайсызда зиян келтіруге әкелетін абайсызда әрекет етушінің белгілі бір психологиялық ақауларына байланысты. Жоғарыда айтылғандар, әрине, абайсыз қылмыстың генезисіндегі жағдайдың белгілі арандатушы рөлін елемеуге негіз бермейді. Алайда, абайсыз қылмыстардың жеке факторларын зерттеу бұл олардың алдын-алудың негізгі бағыттарын анықтауға мүмкіндік беретін [4].

В.Е. Квашис абайсыз қылмыстардың этиологиясында психофизиологиялық ақаулар мен тұлғаның уақытша күйлері айтарлықтай үлкен рөл атқарады, бұл жағдайды барабар қабылдау мен бағалауды, сондай-ақ дұрыс шешімді таңдауды қиындатады деген қорытынды жасайды.

Зерттеушілер жүргізген көліктің әртүрлі түрлеріндегі апаттың себептерін талдау көрсеткендей, жыл сайын авариялық жағдайлардың 80% осы көлік түрлерінде қолданылатын ережелерді бұзу нәтижесінде көлік құралдарын басқаратын (немесе пайдаланатын) адамдардың кінәсінен болады.

Бірақ жасалған қылмыстың себептерін ашу үшін белгілі бір ережелерді бұзудың бір көрсеткіші әлі жеткіліксіз. Субъект қандай жағдайларға байланысты осы ережелерді бұзғанын білу әлдеқайда маңызды, қандай жағдай оны бұзушылықтарға итермеледі. Қойылған сұрақтарға жауаптарды көлік қылмыстарының механизміне жеке әлеуметтік-психологиялық талдау жасау береді.

Шынында да, көлік құралын басқаратын адамның кінәсінен болған кез-келген апаттың негізінде әрдайым белгілі бір психологиялық жағдайларда және белгілі бір жағдайларда пайда болатын адамның қателігі жатыр. Сонымен қатар, осы мәселені зерттеушілердің айтуы бойынша, көлік қылмыскерлері жіберген қателіктердің 70% дейін олардың жеке факторлары қатты әсер еткен, ал төтенше жағдайларда келіп түскен ақпараттың кемшіліктері қателіктердің 30% ғана тудырды.

Өкінішке орай, қателер теориясы философиялық, психологиялық және құқықтық әдебиеттерде әлі де тиісті дамымаған [5].

Сонымен қатар, ол абайсыз қылмыстық мінез-құлықтың себептерін тереңірек зерттеуге жаңа серпін бере алады. Сондықтан біз тек екі ескертумен шектелеміз. Біріншіден, белгілі бір ережелермен нормаланған көлік құралын басқаратын адамның іс-әрекетіндегі қателік және екіншіден, олар белгілеген шектеулерден тыс ауытқыған жағдайлар. Басқаша айтқанда, басқарудағы қателік-бұл басқару операторының кінәсінен қауіпсіздік нормаларында немесе ережелерінде көзделгеннен ауытқуы [6].

Осылайша, абайсыз көлік қылмыстарының себептерін талдау үш негізгі компонентті зерттеуге негізделеді:

- 1) қылмыскердің жеке психологиялық ерекшеліктері, мінез-құлық мотивтері, біліктілік деңгейі мен тәжірибесі және т.б.;
- 2) көлік құралдары-өзінің басқару және пайдалану ерекшеліктерімен қауіптілігі жоғары көздер;
- 3) олардың қызметі үрдісінде қоршаған ортаның әсер ету жағдайын түсіну.

Әдебиет:

1. Социальные отклонения. – М., 1989.
2. Тоболкин П.С. Социальная обусловленность уголовно-правовых норм. – Свердловск, 1983.
3. Эминов В.Е. Предупреждение авиационных происшествий. – М., 1990.
4. Дагель П.С. Неосторожность. Уголовно-правовые и криминологические проблемы. – М., 1977.
5. Селиванов Ф.А. Истина и заблуждения. – М., 1972.
6. Котик М.А., Емельянов А.М. Ошибки управления. Психологические причины, метод автоматизированного анализа. – Таллин, 1985.



КУРБАНОВ

Ролан Диасович

заместитель начальника кафедры
административно-правовых дисциплин
Алматинской академии МВД
Республики Казахстан им. М. Есбулатова
подполковник полиции

ФОРМИРОВАНИЕ УСТОЙЧИВОЙ КУЛЬТУРЫ ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СРЕДИ МОЛОДЁЖИ

Обеспечение дорожной безопасности – одна из приоритетных задач государственной политики в Республике Казахстан. Особую обеспокоенность вызывает участие молодёжи в дорожно-транспортных происшествиях, как в качестве водителей, так и пешеходов. Согласно статистике Комитета административной полиции МВД Республики Казахстан, за 2024 год около 19% всех зарегистрированных ДТП приходятся на лица в возрасте от 14 до 29 лет, причём в большинстве случаев причиной аварий становится человеческий фактор: превышение скорости, игнорирование правил дорожного движения, неопытность, использование телефонов во время управления транспортом и т.д.

В условиях роста автомобилизации и развития транспортной инфраструктуры возрастает необходимость формирования устойчивой культуры безопасного поведения на дорогах именно у молодого поколения. Речь идёт не только об изучении правил дорожного движения, но и о воспитании осознанного отношения к дорожной дисциплине, уважения к другим участникам движения и понимания личной ответственности за безопасность.

Кроме того, в эпоху цифровых технологий молодёжь – самая восприимчивая аудитория к новым форматам информации, что открывает дополнительные возможности для профилактики дорожно-транспортной аварийности с помощью социальных сетей, мобильных приложений, интерактивных тренажёров и мультимедийных кампаний.

Несмотря на предпринимаемые меры, уровень дорожно-транспортной травматизации среди молодёжи остаётся высоким. Это указывает на недостаточную эффективность существующих форм профилактики, слабую координацию между образовательными учреждениями, автошколами и правоохранительными органами, а также дефицит системного подхода к формированию дорожной культуры у молодых граждан.

Настоящая статья направлена на всесторонний анализ существующих проблем и барьеров в формировании культуры дорожной безопасности среди молодёжи в Казахстане, а также на выработку конкретных предложений по совершенствованию системы профилактики с учётом международного опыта, цифровых решений и современной педагогической практики.

Проблемы соблюдения правил дорожного движения среди молодёжи:

Одной из ключевых причин высокой аварийности с участием молодёжи является низкий уровень дорожной культуры и несформированная правовая ответственность. Молодые люди, особенно в возрасте 17-25 лет, демонстрируют склонность к рисковому поведению на дорогах: превышение скорости, агрессивный стиль вождения, игнорирование правил проезда перекрёстков, управление транспортом в состоянии усталости, а нередко и под воздействием алкоголя или психоактивных веществ.

Основные причины нарушений среди молодёжи:

– Недостаточная правовая социализация. Молодые водители зачастую не воспринимают ПДД как обязательные правила поведения. Многие рассматривают их как нечто формальное, что можно нарушать без серьёзных последствий. Это обусловлено слабой правовой подготовкой в школьных и студенческих образовательных программах.

– Низкий уровень практических навыков. Несмотря на наличие водительского удостоверения, значительная часть молодых водителей недостаточно уверенно чувствует себя в реальной дорожной среде. Причина – формальный подход в работе автошкол, слабый контроль за качеством обучения и недостаточное количество часов практики.

– Социальное влияние и подражание. Молодёжь склонна подражать поведению сверстников, блогеров, популярных персон. Часто рискованное или демонстративное поведение на дорогах (дрифт, гонки, езда без ремня) воспринимается как «стиль жизни», а не правонарушение.

– Отсутствие системной профилактики в повседневной жизни. В большинстве учебных заведений мероприятия по формированию дорожной культуры ограничиваются формальными «классными часами» или разовыми акциями. Между тем, культура формируется через постоянное повторение, практику, включённость.

– Недостаточная визуализация последствий ДТП. Молодые водители часто недооценивают последствия аварий. Отсутствие реальных историй, психологических тренингов и визуальных материалов снижает эффективность профилактики.

Пути решения:

– Усиление контроля качества работы автошкол, включая обязательную аккредитацию и увеличение количества практических часов.

– Интеграция обязательных дисциплин по ПДД и культуре поведения на дорогах в программы средних и высших учебных заведений.

– Создание профилактических видеоматериалов на основе реальных ДТП, в партнёрстве с МВД, МОН и блогерами.

– Проведение интерактивных семинаров и квестов, где участники моделируют ситуации на дорогах и обсуждают последствия нарушений.

– Развитие системы наставничества, когда опытные водители (например, волонтеры или преподаватели автошкол) сопровождают молодёжь в первые месяцы после получения прав.

Нормативно-правовая база и государственная политика в сфере профилактики ДТП среди молодёжи

Формирование культуры дорожной безопасности невозможно без чёткой нормативной основы и государственной стратегии. В Республике Казахстан на уровне законодательства и ведомственных программ заложены базовые механизмы по обеспечению безопасности дорожного движения, в том числе в отношении молодёжи. Однако анализ показывает, что их реализация требует существенного усиления и конкретизации.

Законодательные и программные основы:

– Закон Республики Казахстан «О дорожном движении» 17 апреля 2014 года. Закон определяет общие принципы обеспечения безопасности участников дорожного движения, включая приоритет профилактики правонарушений. Однако в нём отсутствует отдельный акцент на молодёжную категорию, несмотря на высокий уровень аварийности среди данной группы.

– Государственная программа обеспечения безопасности дорожного движения Республики Казахстан на 2021-2025 годы. Программа содержит меры по снижению аварийности, развитию интеллектуальных систем управления движением, повышению качества подготовки водителей. При этом профилактика среди молодёжи носит общий, невыделенный характер и чаще сводится к информационным кампаниям.

– Концепция правовой политики Республики Казахстан до 2030 года. Закладывает необходимость воспитания правовой культуры и формирования ответственного отношения к законам, включая правила дорожного движения. Однако механизмы адресного воздействия на подростков и молодёжь в сфере ПДД не конкретизированы.

– Планы совместных мероприятий МВД РК и Министерства просвещения. Периодически реализуются разовые акции в школах и колледжах: тематические классные часы, встречи с сотрудниками полиции, участие в конкурсах ПДД. Однако отсутствует единая методическая база и постоянная межведомственная координация.

Формы и методы формирования культуры безопасного поведения на дорогах среди молодёжи

Формирование устойчивой дорожной культуры среди молодёжи требует не только нормативной базы, но и эффективных педагогических, информационных и технологических подходов. Пассивное заучивание правил ПДД без привязки к реальной жизни не приносит результата. Современные формы работы должны быть интерактивными, эмоционально насыщенными и вовлекающими.

Образовательные методы и институциональные практики:

- интеграция ПДД в учебный процесс;
- внедрение элементов безопасного поведения на дороге в рамках школьных предметов, анализ видеоситуаций с дорог;
- изучение кейсов ДТП с обсуждением последствий;
- проведение симуляционных занятий с «ошибками» пешеходов и водителей;
- организация командных квестов и брейн-рингов по ПДД;
- работа со студенческой молодёжью;
- модельные суды с участием студентов-юристов по делам о ДТП;
- инициативные студенческие группы, работающие как волонтёры-наставники;
- профилактика через воспитательную среду;
- родители, преподаватели и наставники – важные ролевые модели. Практика показывает, что дети, чьи семьи демонстрируют соблюдение ПДД, реже нарушают правила, важно проводить семейные акции, например, «Безопасная прогулка», «ПДД для всех»;
- организовывать школьные родительские клубы, где обсуждаются дорожные риски и поведение подростков;
- цифровые и креативные подходы;
- использование социальных сетей;
- молодёжь активно потребляет контент в TikTok, Instagram и Telegram, челленджи и видеоролики с позитивными примерами соблюдения ПДД, интервью с молодыми людьми, пострадавшими в ДТП.

Международный опыт формирования дорожной культуры у молодёжи: примеры и возможности адаптации в Казахстане

Вопрос профилактики дорожно-транспортных происшествий среди молодёжи глобальная проблема, с которой сталкиваются все страны. Однако в ряде государств выстроены эффективные системы формирования дорожной культуры, где акцент делается не только на знаниях правил, но и на поведенческих, эмоциональных, мотивационных аспектах. Казахстан может позаимствовать и адаптировать лучшие международные практики с учётом своей правовой и социокультурной среды.

– Германия: обязательная многоступенчатая подготовка и психологическое сопровождение. В Германии водительское удостоверение можно получить с 17 лет, но только при условии обязательного сопровождения взрослым водителем до 18 лет. Обучение включает психологическую подготовку, моделирование сложных дорожных ситуаций, тренинги самоконтроля. В школах проводятся практические занятия с полицией, инспекторами и бывшими участниками ДТП. Молодёжи рассказывают о последствиях в эмоционально насыщенной форме.

– Япония: дисциплина и массовое обучение с раннего возраста. В Японии дети с начальной школы проходят обязательные курсы поведения на дороге, включая пешеходные тренировки, участие в «дорожных лагерях», и даже сдачу школьных экзаменов по ПДД. Молодёжь активно вовлечена в анимированные кампании по безопасности, где используются популярные персонажи, игры и комиксы. Уровень ответственности формируется через общественный контроль – нарушитель несёт репутационные риски в обществе.

– Швеция: концепция «Vision Zero» и акцент на поведение, а не штраф «Vision Zero» государственная стратегия, направленная на полное исключение смертей на дорогах. Она основана не на репрессиях, а на обучении, инфраструктуре и этике вождения. В школах обучают не только ПДД, но и философии ответственности: «Жизнь других зависит от твоего выбора». В автошколах обязательны тренинги по предотвращению отвлечения внимания, курсы первой помощи, стресс-тесты.

Формирование устойчивой культуры дорожной безопасности среди молодёжи – это не просто информационная кампания или разовая акция, а долгосрочный социально-государственный процесс, затрагивающий семью, школу, вуз, улицу и цифровое пространство.

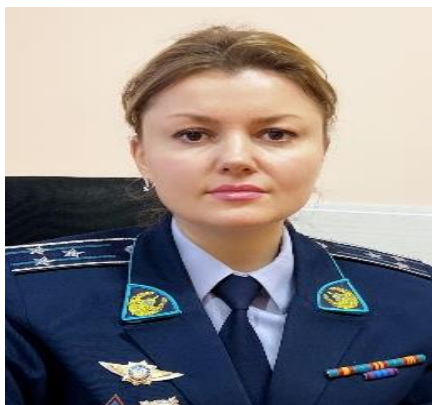
На сегодняшний день в Республике Казахстан наблюдаются положительные сдвиги: совершенствуется законодательство, внедряются интеллектуальные системы фиксации нарушений, повышается уровень образовательных программ. Однако уровень вовлечённости молодёжи по-прежнему остаётся неравномерным, особенно в регионах.

Причины аварийности среди молодёжи – это сочетание психологической незрелости, переоценки своих возможностей, игнорирования рисков и низкого уровня обучения. Пути решения должны охватывать весь контекст: с раннего возраста – формирование привычек, в юности – мотивации, в зрелости – ответственности. Международная практика показывает: ставка на эмоциональное вовлечение, технологии и практическое участие молодёжи приводит к реальному снижению ДТП. Технические средства не заменяют культуру поведения, но могут стать мощным инструментом поддержки, если используются с обучающей и воспитательной целью.

Для Казахстана вопрос формирования дорожной культуры среди молодёжи – это вопрос инвестиции в будущее поколение, сохранения человеческого капитала и развития безопасного общества.

Литература:

1. Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях (в редакции 2024-2025гг.)
2. Закон Республики Казахстан «О дорожном движении» от 17 апреля 2014 года №194-V.
3. Официальные данные Комитета административной полиции МВД РК – отчёты за 2024г.
4. Стратегия дорожной безопасности Республики Казахстан до 2030 года (утверждена постановлением Правительства РК).
5. Доклад Всемирной организации здравоохранения по безопасности дорожного движения (Global status report on road safety 2023).
6. Сайт Министерства образования РК – раздел «Внедрение ПДД в образовательный процесс» (2024).
7. Методические рекомендации по обучению детей безопасному поведению на дорогах, МОН РК, 2023.
8. OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development), Road Safety Performance Review – Kazakhstan, 2022.
9. Программы «Vision Zero» (Швеция), «Traffic Safety Initiative» (США), материалы форумов IRF и UNECE.
10. Аналитический отчёт ОЮЛ «Союз молодежных инициатив РК» по проекту «АвтоLife: ПДД и молодёжь», 2024г.



ШОКАНОВА

Евгения Владимировна

доцент кафедры административно-правовых
дисциплин Алматинской академии
МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова,
м.ю.н., полковник полиции

РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

Обеспечение безопасности дорожного движения (БДД) представляет собой одну из ключевых задач современного транспортного и социально-экономического развития государства. В условиях глобальной урбанизации, роста автопарка и интенсивности транспортных потоков, вопросы снижения аварийности приобретают особую актуальность. Республика Казахстан, обладая обширной территорией, развитой сетью автомобильных дорог республиканского и местного значения, а также высокой долей транзитных перевозок, сталкивается с острыми проблемами в сфере обеспечения безопасности на дорогах. По данным Всемирной организации здравоохранения, уровень смертности в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП) в Казахстане сохраняется на уровне, значительно превышающем показатели развитых стран, составляя в среднем около 12,8 случаев на 100 000 населения, что относит страну к категории государств с высоким уровнем дорожно-транспортных рисков [1].

Высокая аварийность приводит не только к значительным социальным потерям, выражающимся в человеческих жертвах и травматизме, но и к значительным экономическим убыткам, связанным с расходами на лечение, потерей трудоспособности, ремонтом инфраструктуры и ущербом для экономики страны в целом. Республикой Казахстан предпринимаются последовательные меры по снижению уровня аварийности: совершенствуется нормативно-правовая база, разрабатываются государственные программы по обеспечению безопасности дорожного движения, внедряются современные технические средства контроля и мониторинга. Особую роль в современных условиях играет совершенствование инфраструктурных элементов безопасности дорожного движения как ключевого компонента создания безопасной дорожной среды. Международный опыт, накопленный такими странами как Германия, Швеция и Япония, демонстрирует высокую эффективность системного подхода к организации дорожной инфраструктуры, ориентированной на предотвращение человеческих ошибок и минимизацию последствий ДТП.

Дорожно-транспортная инфраструктура Казахстана включает разнообразные элементы безопасности, однако их состояние и распространённость остаются недостаточными. На автомобильных дорогах республики применяются стандартные средства организации движения: дорожные знаки, разметка, светофоры, ограждения и барьерные ограждения на опасных участках, пешеходные переходы (в том числе приподнятые «лежачие полицейские» на локальных улицах) и пешеходные мосты или туннели в крупных городах. Тем не менее, качество многих дорог и оснащённость их средствами безопасности остаются проблемой: по данным отчётов, покрытие часто в неудовлетворительном состоянии, дорожные знаки и освещение отсутствуют на ряде участков, особенно за пределами городов. Недостаточно развито пешеходное пространство – тротуары и переходы в населённых пунктах нередко не обеспечивают должной защиты пешеходов, что подтверждается высокой долей пешеходов среди жертв ДТП (около 31% от погибших) [2]. Кроме того, на многих дорогах отсутствуют современные системы успокоения движения: например, в сравнении с передовыми странами, в Казахстане пока ограниченно используются разделительные барьеры для предотвращения лобовых столкновений на загородных трассах, островки безопасности на переходах, сужение проезжей части в опасных зонах и прочие инженерные меры. Тем не менее, в последние годы предпринимаются шаги к улучшению ситуации. В крупных городах внедряются интеллектуальные системы контроля: яркий пример – проект «Сергек» в Алматы, представляющий сеть камер видеонаблюдения нарушений.

С момента установки комплекса «Сергек», число погибших в ДТП в городе снизилось на 40% (с 161 человека в 2019г. до 96 в 2022г.) [2], что свидетельствует о влиянии технических средств контроля скорости и нарушений на дисциплину водителей. Данный положительный опыт указывает на необходимость расширения подобных систем и в других регионах. Также реализуются инфраструктурные проекты с учётом безопасности: например, при строительстве новых автобанов (включая международные транспортные коридоры) предусматривается установка разделителей потоков, освещение трасс и обустройство безопасных обочин. Однако значительная часть дорожной сети, особенно местного значения, требует модернизации.

Правовые основы обеспечения безопасности движения в Республике Казахстан заложены рядом нормативных актов. Ключевым документом является Закон «О дорожном движении», новая редакция которого была принята в 2014 году и ужесточила требования к участникам движения и ответственность за нарушения. Введены более строгие нормы скоростного режима в населённых пунктах, обязательность применения ремней безопасности и детских удерживающих устройств. Одновременно был усилен административный кодекс: увеличены штрафы и введено практическое лишение водительских прав за грубые нарушения.

Помимо общих правил дорожного движения (ПДД) и административных норм, важную роль играет правовая регламентация самих дорожных сооружений. В 2023-2024гг. Казахстан сделал значимый шаг, внедрив понятие аудита дорожной безопасности на этапе проектирования дорог и инспекций на существующей сети. Впервые утверждён ведомственный свод правил «Процедуры безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах», обязывающий оценивать безопасность дорог ещё до строительства или реконструкции. Этот документ, разработанный АО «КаздорНИИ» и утверждённый Комитетом автомобильных дорог, вступает в силу в 2025г. пока в статусе рекомендации. Он юридически закрепляет новые для Казахстана термины «детальный анализ ДТП» и «инспекция безопасности дорог», что создаёт основу для системной работы по предотвращению аварийности [3]. Ранее в национальном законодательстве не было таких понятий, и отсутствовала структура, ответственная за эти вопросы. Теперь же приказом Министерства транспорта введён порядок, при котором сертифицированные специалисты будут проводить анализ аварийности и давать рекомендации по устранению опасных условий. По сути, внедряется международный подход: как в развитых странах аудит безопасности проводится ещё на стадии проектирования, что позволяет избежать ошибок планировки, а на действующих дорогах регулярные инспекции выявляют опасные места и дают возможность своевременно их исправить. Новый свод правил опирается на лучшие мировые стандарты и предусматривает переход от пилотного добровольного применения к обязательному нормативу в перспективе.

Благодаря комплексным мерам можно наблюдать положительную динамику: к примеру, разработанная в 2017г. «Национальная концепция обеспечения безопасности дорожного движения Республики Казахстан на 2017-2020 годы», позволила улучшить статистику, произошло снижение числа ДТП и смертельных случаев более чем на 20% по сравнению с пиковым уровнем 2013г. Тем не менее, необходимо продолжать эту комплексную работу. Сейчас при разработке мер по снижению числа дорожно-транспортных происшествий основой является действующее законодательство (Закон РК «О дорожном движении»), государственные программы развития транспортной отрасли, ведомственные планы МВД РК по профилактике ДТП, внедрение Ведомственного свода правил по безопасности дорожной инфраструктуры (с 2025 года), заимствование международных методик (iRAP, Vision Zero и др.), программы цифровизации и видеофиксации нарушений («Сергек»). Казахстанские специалисты изучают передовой международный опыт (Германии, Швеции, Японии, США). При поддержке международных организаций уже ведётся сотрудничество: так, в 2024г. КаздорНИИ ознакомился с методиками Чешского транспортного исследовательского центра по аудитам безопасности, а также организованы семинары с участием шведских экспертов по принципам Vision Zero. Таким образом, правовая база Казахстана находится в процессе развития – от ужесточения правил для участников движения к внедрению системных требований по безопасному проектированию и эксплуатации дорог, основанных на мировых стандартах.

Для объективной оценки состояния дорожной безопасности в Казахстане полезно сравнить его подходы и показатели с опытом стран, добившихся значительных успехов в снижении аварийности. Германия является примером страны с развитой дорожной инфраструктурой и высоким уровнем безопасности, несмотря на плотный трафик. В ФРГ исторически уделяется большое внимание инженерным мерам: качественное строительство автомагистралей (с разде-

лѐнными потоками и контролируемые вѐздами), современное оснащение дорог (разметка, освещение, барьерные ограждения) и систематический мониторинг аварийно-опасных участков. В последние десятилетия Германия официально приняла идеологию «Vision Zero» – нулевой уровень смертности в ДТП как стратегическую цель. Это отражено в правительственной программе безопасности дорожного движения до 2030г., где декларируется приверженность достижению нулевой смертности, соответствуя общеевропейской стратегии. Ещё в коалиционном соглашении 2018-2021гг. и в предыдущей программе на 2011-2020г. немецкое правительство закрепило цель Vision Zero [4]. Благодаря последовательной политике, смертность на дорогах Германии неуклонно снижалась: например, в 2020г. в ДТП погибло 2719 человек, что, хотя и много, но несопоставимо меньше в расчѐте на население, чем в Казахстане. Германия показывает эффективность комплексного подхода: строгие стандарты подготовки водителей и контроля за транспортными средствами, современная инфраструктура и активное участие общественных организаций (например, Немецкий совет по безопасности дорожного движения) создают условия, при которых риск ДТП минимален. Важный акцент – защита уязвимых участников: развиваются велодорожки, безопасные пешеходные зоны, снижается скорость движения в городах. Например, федеральная программа 2021-2030гг. предусматривает существенное улучшение инфраструктуры для велосипедистов и пешеходов.

Швеция признана одним из мировых лидеров по безопасности дорожного движения. Ещё в 1997г. шведский парламент утвердил концепцию «Vision Zero», радикально пересмотрев подход: человеческая жизнь и здоровье ставятся во главу угла, а дорожная система должна быть спроектирована так, чтобы прощать неизбежные ошибки водителей. Это привело к масштабному переустройству инфраструктуры: например, на загородных дорогах Швеции противоположные потоки движения физически разделяются барьером, предотвращая лобовые столкновения. В городах ограничивается скорость до 30 км/ч на улицах, где отсутствует отделение транспорта от пешеходов (по данным исследований, при снижении скорости с 50 до 30 км/ч вероятность гибели пешехода падает с 80% до <10%). Применяются искусственные неровности, сужение проезжей части и другие меры успокоения движения, повышающие безопасность. Такой комплексный подход дал выдающиеся результаты: за первые десятилетия реализации «Vision Zero» смертность на дорогах Швеции сократилась более чем на 60%, и страна стабильно входит в число самых безопасных по уровню ДТП в мире [5].

Шведский опыт подчѐркивает, что устойчивое снижение аварийности достигается именно за счѐт продуманной инфраструктуры (безопасные дороги, переходы, развязки), подкреплѐнной неотвратимостью наказания за нарушения и воспитанием культуры вождения. Для Казахстана данный пример особенно ценен, тем более что и в самой республике предпринимаются попытки внедрения принципов «Vision Zero» – в Алматы с 2019г. реализуются отдельные элементы этой концепции. Международное сотрудничество со шведскими экспертами уже началось (совместные семинары, разработка стандартов безопасности), что должно помочь адаптировать успешные шведские практики к казахстанским условиям.

Япония также относится к странам с одной из самых надёжных систем дорожной безопасности, хотя ещё в 1960-70-е годы она сталкивалась с «войной на дорогах» – крайне высоким уровнем аварийности. Японский подход характеризуется сочетанием строгого регулирования, технологической оснащённости и учёта демографических факторов. С 1970 года в Японии действует Закон «О политике безопасности дорожного движения», заложивший основу межведомственной координации и планирования мер безопасности. Регулярно принимаются комплексные программы (в настоящее время реализуется уже 11-я по счѐту государственная программа на 2021-2025гг.) с конкретными количественными целями, например, не более 2000 погибших в год к 2025 году [6]. Япония фокусируется на защите наиболее уязвимых групп – пожилых людей и пешеходов, поскольку более половины жертв ДТП составляют лица старшего возраста и пешеходы. Для этого модернизируется городская среда: широкое распространение получили удобные пешеходные зоны, «зебры» с мигающими сигналами, аудиосигналы для слепых, специальные светофоры для пешеходов.

Большое внимание уделяется исключению опасных точек пересечения: за последние десятилетия в городах Японии реализована программа разделения уровней – строительство эстакад и тоннелей вместо железнодорожных переездов и пересечений, чтобы устранить места концентрации аварий. Кроме того, Япония является одним из лидеров по внедрению интеллектуальных транспортных систем (ITS) для повышения безопасности: адаптивные светофоры, системы оповещения водителей о пешеходах, автоматическое торможение и другие техноло-

гии. В результате последовательных усилий Япония добилась радикального снижения смертности на дорогах: показатель смертности упал до ~2,6 на 100 тыс. населения (в 1970-е он превышал 15 на 100 тыс.), а общее число ежегодных жертв сократилось до около 3200 (2022г.) при населении 125 млн. человек [6].

Японский опыт демонстрирует эффективность системного подхода: регулярный анализ данных ДТП, целевые программы по проблемным аспектам (например, безопасность пожилых, безопасность велосипедистов), а также применение современных стандартов дорожного строительства и оборудования (барьеры, разметка, освещение) привели к одному из лучших показателей безопасности в мире. Для Казахстана, где климатические и дорожные условия отчасти сопоставимы с японскими (например, необходимость борьбы с аварийностью на железнодорожных переездах, в городах-миллионниках), японские стратегии – ценный ориентир.

В Республике Казахстан формируется собственная научная школа, изучающая проблемы дорожной безопасности и предлагающая решения с учётом местной специфики. Ведущую роль играет Казахстанский научно-исследовательский институт безопасности дорожного движения (ТОО «КазНИИ БДД»), созданный в 2017г. с миссией снижения аварийности. Исследователи института проводят комплексные работы по анализу причин ДТП, транспортных потоков, тестированию интеллектуальных систем и разработке рекомендаций для государственных органов.

На основании проведённого анализа можно выработать ряд приоритетных мер для повышения безопасности дорожной инфраструктуры Казахстана.

Во-первых, следует ускоренно внедрять систему аудитов и инспекций дорожной безопасности на национальном уровне. Необходимо сделать обязательной экспертную оценку новых дорожных проектов и регулярное обследование существующих дорог на предмет опасных участков. Выявленные недостатки (небезопасные перекрёстки, отсутствие освещения, недостаточные барьеры на опасных поворотах и т.д.) должны оперативно устраняться.

Во-вторых, требуется модернизация городской улично-дорожной сети по принципам «Vision Zero»: приоритет безопасности над скоростью. Это подразумевает обустройство безопасных пешеходных переходов – установка приподнятых «зебр» и островков безопасности на длинных переходах, усиленное освещение и светофоры у пешеходных зон, сужение проезжей части и снижение скоростей в жилых кварталах до 30 км/ч, особенно в местах интенсивного пересечения потоков транспорта и пешеходов. Международный опыт (Швеция, Япония) показывает, что ограничение скорости в городах спасает множество жизней, поэтому целесообразно пересмотреть и снизить скоростные лимиты на отдельных улицах, а также внедрить средства принудительного успокоения трафика (лежащие полицейские, чокеры, расширенные тротуары).

В-третьих, на загородных трассах важно предотвращать наиболее тяжёлые ДТП – лобовые столкновения и вылеты с дороги. Для этого рекомендуется шире применять разделительные барьерные ограждения на дорогах первой и второй категорий (как минимальное решение – установка тросовых или металлических барьеров по осевой линии на длинных двухполосных участках, аналогично шведским 2+1 дорогам). Также необходимо улучшать обочины и устранение придорожных препятствий: опасные объекты (столбы, деревья) на обочинах должны оборудоваться отбойниками либо удаляться, чтобы минимизировать последствия съезда с дороги.

В-четвёртых, следует продолжить внедрение интеллектуальных систем контроля и информирования. Позитивный эффект системы «Сергек» в Алматы свидетельствует, что расширение автоматической видеофиксации нарушений (превышение скорости, проезд на красный свет, выезд на встречную полосу и др.) по всей стране способно повысить дисциплину водителей и снизить аварийность. Внедрение подобных комплексов целесообразно на наиболее аварийных участках дорог республиканского значения и в крупных городах.

Кроме того, технологии ITS можно использовать для информирования водителей о дорожной обстановке: электронные табло с предупреждением о гололёде, переменных ограничениях скорости, предупреждения о пешеходах и велосипедистах на дороге – всё это повышает безопасность движения (опыт Японии и других развитых стран).

В-пятых, необходимо повысить качество подготовки и ответственности дорожных служб. Регулярное содержание дорог (ремонт покрытий, обновление разметки, особенно в зимний период), установка недостающих знаков на опасных местах (предупреждения о крутых поворотах, ограничениях скорости перед сужениями и т.п.) – базовые меры, без которых даже хорошие проекты не дадут результата.

В-шестых, важно активизировать работу по защите наиболее уязвимых групп: около трети жертв ДТП в Казахстане – пешеходы, поэтому проекты развития пешеходной инфраструктуры должны получать приоритетное финансирование. Нужно строить тротуары и пешеходные дорожки вдоль дорог там, где их нет, устанавливать ограждения, препятствующие внезапному выходу пешеходов на проезжую часть вблизи интенсивных трасс. Особое внимание – безопасности детей возле школ: следует реализовывать проекты «безопасных зон» у учебных заведений (как предлагалось в Актобе – приподнятые переходы, сужение проезжей части, яркая разметка и т.д.).

В-седьмых, рекомендуется продолжить изучение и адаптацию международного опыта. Обмен с Германией, Швецией, Японией и другими странами поможет перенять инновационные решения: например, немецкий опыт развития велоинфраструктуры для снижения травматизма велосипедистов, шведские подходы к ответственному проектированию дорог, японские технологии управления трафиком. При этом важно учитывать национальные особенности – климат, большие расстояния между населёнными пунктами, высокий транзитный трафик. Наконец, все предлагаемые инфраструктурные меры должны сочетаться с просвещением участников движения и неотвратимостью наказания за нарушения, чтобы сформировать безопасную дорожную среду как систему.

В заключение следует подчеркнуть, что повышение безопасности дорожного движения в Казахстане возможно лишь при системном, научно обоснованном подходе. Инфраструктурные элементы безопасности – от качественного проектирования дорог и инженерных средств защиты до современных систем контроля – составляют фундамент «безопасной системы», где человеческая ошибка не ведёт к трагедии. Опыт передовых стран (Германии, Швеции, Японии) демонстрирует, что инвестиции в инфраструктуру окупаются спасёнными жизнями и снижением экономических потерь от аварий. Казахстан уже сделал важные шаги, обновляя законодательство и иницируя программы по улучшению дорог, однако статистика ДТП по-прежнему тревожна. Необходимо продолжать реформы: укреплять нормативную базу, внедрять инновации и лучшие практики, поддерживать научные исследования и подготовку специалистов. Реализация предложенных мер позволит существенно снизить травматизм и смертность на дорогах Республики Казахстан, приблизив её к достижению целей глобальной инициативы «Vision Zero» – нулевой терпимости к гибели людей в дорожно-транспортных происшествиях.

Литература:

1. Всемирный доклад о состоянии безопасности дорожного движения 2023 года. – Женева: Всемирная организация здравоохранения, 2023. – С. 424.
2. Комитет по правовой статистике и специальным учётам Генеральной прокуратуры Республики Казахстан. Статистика дорожно-транспортных происшествий [Электронный ресурс]. URL: <https://qamqor.gov.kz/crimestat/indicators/accident>
3. КаздорНИИ (Новости). С 2025 года в Казахстане вступят в силу правила проверки безопасности на автодорогах [Электронный ресурс]. URL: <https://kazdornii.kz/>
4. Немецкая профессиональная ассоциация TÜV-Verband (Technischer Überwachungsverein – Ассоциация технического надзора Германии). [Электронный ресурс]. URL: <https://tuvv-verband.de>.
5. Правительство Швеции. Vision Zero: The Swedish Road Safety Model [Электронный ресурс]. URL: <https://www.government.se/articles/2017/06/vision-zero-the-swedish-road-safety-model>.
6. Международный транспортный форум (ITF). Официальный сайт [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.itf-oecd.org/>
7. Казахстанская программа оценки состояния дорог KazRAP. Официальный сайт [Электронный ресурс]. URL: <https://kazrap.kz/>
8. Казахстанский дорожный научно-исследовательский институт (КаздорНИИ). Официальный сайт [Электронный ресурс]. URL: <https://kazdornii.kz/>



САНАПИЯНОВА

Асель Нурсаиновна

Қазақстан Республикасы ІІМ

М. Есболатов атындағы Алматы академиясы
әкімшілік-құқықтық пәндер кафедрасының
доценті, з.ғ.м., полиция полковнигі

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНДАҒЫ ЖОЛ ҚОЗҒАЛЫСЫН ҚҰҚЫҚТЫҚ РЕТТЕУ: ҰЛТТЫҚ ПРАКТИКА ЖӘНЕ ХАЛЫҚАРАЛЫҚ СТАНДАРТТАР

Жол қозғалысы – халықтың мобильділігін, экономиканың қызметін және мемлекеттің тұрақты дамуын қамтамасыз ететін күрделі жүйе. Жолдардағы қауіпсіздікті қамтамасыз ету – қазіргі қоғам алдында тұрған ең маңызды міндеттердің бірі. Глобализация жағдайында, автокөлік паркінің өсуі мен көлік ағындарының артуы кезінде жол қозғалысын құқықтық реттеу ерекше мәнге ие, өйткені заңнамалық база жол қозғалысының барлық қатысушыларының өзара әрекеттесуіне құқықтық шекаралар қалыптастырады және қауіпсіздікті қамтамасыз ету механизмдерін орнатады. Қазақстан Республикасы үлкен аумаққа ие және дамып келе жатқан көлік жүйесі бар мемлекет ретінде ұлттық заңнаманы халықаралық стандарттармен үйлестіру қажеттігімен бетпе-бет келеді. Бұл жол қозғалысын басқарудың тиімділігін арттыруға, апаттар деңгейін төмендетуге және барлық жол қатысушылары үшін қауіпсіз жағдайлар жасауға мүмкіндік береді.

Қазақстандағы жол қозғалысы саласындағы негізгі нормативтік-құқықтық акт – 2014 жылғы 17 сәуірдегі №194-V «Жол қозғалысы туралы» Қазақстан Республикасы Заңы. Бұл заң жол қозғалысын ұйымдастыруға, қозғалыс қатысушыларының құқықтары мен міндеттеріне, көлік құралдарының техникалық талаптарына, сондай-ақ жол қозғалысы ережелерін бұзғаны үшін әкімшілік және қылмыстық жауапкершілікке қатысты кең спектр мәселелерді қамтиды. Заң жол қозғалысының барлық субъектілерінің, оның ішінде жүргізушілердің, жаяу жүргіншілердің, жолаушылардың, сондай-ақ жол инфрақұрылымы мен бақылауына жауапты мемлекеттік органдар мен ұйымдардың мүдделерінің тепе-теңдігін қамтамасыз ететін тұтас құқықтық жүйені қалыптастыруға бағытталған. Сонымен қатар, құқықтық реттеу жүйесінде көлік құралдарының иелерінің жауапкершілігін сақтандыруды, тасымалдауды лицензиялауды, техникалық қызмет көрсетуді және көлік құралдарын бақылауды реттейтін қосымша нормативтік актілер бар, бұл жол қозғалысының қауіпсіздігіне кешенді тәсілді қамтамасыз етеді.

Қазіргі уақытта Қазақстан Республикасының көлік жүйесінің дамуы жағдайында жол қозғалысының қауіпсіздігін қамтамасыз ету мәселесі ерекше өзектілікке ие болып отыр. Бұл, ең алдымен, көлік құралдарының санының айтарлықтай өсуімен және жол инфрақұрылымының күрделенуімен байланысты. Статистикалық деректер мен құқық қолдану практикасын талдау жол қозғалысы саласындағы ең жиі жасалатын құқық бұзушылықтарды анықтауға мүмкіндік береді, олар апаттылық деңгейіне және әлеуметтік-экономикалық салдарға айтарлықтай әсер етеді. Құқық бұзушылықтардың негізгі түрлерінің бірі – белгіленген қозғалыс жылдамдығын асыру. Бұл жылдамдық режимін сақтау бойынша бақылаудың жеткіліксіздігімен және жол қозғалысына қатысушылардың бір бөлігінің құқықтық санасының төмендігімен байланысты.

Статистикалық көрсеткіштер жол-көлік оқиғаларының елеулі бөлігі жылдамдық режимін бұзумен тікелей байланысты екенін көрсетеді. Бұл әкімшілік шараларды қатаңдату және жылдамдықты бақылаудың заманауи технологияларын, соның ішінде құқық бұзушылықтарды автоматтандырылған тіркеу жүйелерін енгізу қажеттілігін айғақтайды. Қиылыстардан өту ережелерін бұзу, атап айтқанда, бағдаршамның тыйым салатын сигналына өтіп кету – соқтығыстар мен жаяу жүргіншілердің жарақат алуына әкелетін тағы бір маңызды құқық бұзушылық санатына жатады.

Себептерді талдау жүргізушілердің жеткілікті зейін қоймауын және көлік ағындарын реттеудің әрдайым тиімді болмауын анықтайды. Бұл ұйымдастырушылық іс-шараларды

жетілдіруді және жол қозғалысына қатысушылардың жауапкершілігін арттыруды қажет етеді. Дұрыс ұйымдастырылмаған озуды, соның ішінде қарсы қозғалыс жолағына шығу сияқты ережелерді бұзушылықтар кең таралған, бұл өте жоғары қауіп дәрежесіне ие және жиі ауыр зардаптарға әкеледі. Бұл құқық бұзушылықтар жолда жүру уақытын қысқартуға ұмтылу және жол қызметтері тарапынан бақылаудың жеткіліксіздігімен байланысты.

Маневр жасау ережелерін бұзу – бұрылыс сигналы қосылмаған жағдайда жолақ ауыстыру, арақашықтық пен интервалдың сақталмауы, сондай-ақ қиылыстардан өту кезектілігінің сақталмауы – құқық бұзушылық құрылымында елеулі орын алады. Мұндай бұзушылықтар жолдағы жағдайды күрделендіріп, апаттық жағдайлардың туындауына және қозғалыстың жалпы қауіпсіздігінің төмендеуіне әкеледі.

Ерекше назар аударуды талап ететін құқық бұзушылықтар – көлік құралдарын алкогольдік немесе есірткілік мас күйінде басқару. Бұл – ең қауіпті және әлеуметтік жағынан ең маңызды құқық бұзушылықтардың бірі болып табылады.

Қазақстан Республикасында соңғы жылдары заңнаманы қатаңдату және осындай құқық бұзушылықтардың анықталған жағдайларының санын ұлғайту үрдісі байқалады, бұл анықтау әдістерінің жақсаруына да, проблемаға қоғамдық алаңдаушылықтың өсуіне де байланысты. Сонымен қатар, жалпы құқық бұзушылықтардың қатарына жаяу жүргіншілерге өткелдерде артықшылық бермеу, Көлік құралдарын тұраққа қою және тоқтату ережелерін бұзу жатады, бұл әрдайым апатқа тікелей әкелмесе де, жол қозғалысының жайлылығы мен қауіпсіздігін айтарлықтай төмендетеді. Аталған құқық бұзушылықтарды жасауға ықпал ететін факторларды талдау жол қозғалысына қатысушылардың жеткіліксіз хабардар болуы мен құқықтық мәдениетін, жол инфрақұрылымының жетілмегендігін, сондай-ақ құқық қорғау органдары ресурстары мен техникалық бақылау құралдарының шектелуін қамтитын бірқатар жүйелі проблемаларды анықтайды.

ЖҚЕ бұзушылықтарымен күрестің тиімділігін арттыру мақсатында бейнетіркеу жүйелерін дамытуды, жүргізушілерді оқыту сапасын арттыруды, қоғамдық бақылау мен ақпараттандыруды күшейтуді қоса алғанда, әкімшілік, профилактикалық және техникалық шараларды кешенді қолдану қажет. Көлікті дамытудың заманауи үрдістері мен қозғалысқа қатысушылар санының өсуі инновациялық технологияларды енгізуді және халықаралық тәжірибені жол қозғалысын реттеудің ұлттық практикасына біріктіруді талап етеді.

Қайталанған және аса ауыр бұзушылықтар үшін жауапкершілікті қатаңдатуға, сондай-ақ Цифрлық технологиялар мен жасанды интеллектті пайдалана отырып, бұзушылықтарды жедел және объективті анықтау үшін жағдай жасауға бағытталған нормативтік-құқықтық базаны жетілдіру қажеттілігі ерекше маңызға ие. Жол қозғалысына қатысушылардың құқықтық санасы мен жауапкершілігін арттыруға ықпал ететін ақпараттық-ағартушылық кампаниялар мен білім беру бағдарламаларын жүйелі жүргізу арқылы жолдарда қауіпсіз жүріс-тұрыстың тұрақты дағдыларын қалыптастыру халықтың бойында маңызды аспект болып табылады. Тәжірибені талдау маңызды проблемалардың бірі жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етуге қатысатын әртүрлі ведомстволардың іс-әрекеттерін үйлестірудің жеткіліксіздігі болып қалатынын көрсетеді, бұл профилактикалық іс-шаралардың тиімділігін және бұзушылықтарға жедел ден қоюды төмендетеді.

Осыған байланысты Ішкі істер органдары, жол қызметтері, Жергілікті өзін-өзі басқару органдары және қоғамдық ұйымдар арасында ақпарат алмасуды қамтамасыз ететін жол жүрісі қауіпсіздігін басқарудың кешенді жүйелерін енгізу орынды. Қазақстан Республикасының көлік жүйесін одан әрі дамыту құқық бұзушылықтардың сипатына және авариялылық деңгейіне әсер ететін географиялық және климаттық жағдайларды қоса алғанда, өңірлік ерекшеліктердің ерекшелігін есепке алу қажеттілігімен байланысты.

Мәселен, жекелеген өңірлерде бұзушылықтар санының артуы қолайсыз ауа райы жағдайларымен, жол жабынының сапасының төмендігімен және көлік инфрақұрылымының жеткіліксіз жарақтандырылуымен байланысты, бұл өңірлік бейімделген шараларды қабылдауды талап етеді. Қазіргі заманғы статистикалық және ақпараттық технологияларды пайдалана отырып, құқық бұзушылықтарды талдау және болжау әдістемесін жетілдіру маңызды бағыт болып табылады, бұл проблемалық учаскелерді уақтылы анықтауға және ресурстарды тиімді бөлуге мүмкіндік береді. ЖҚЕ бұзушылықтарының алдын алу саласындағы халықаралық тәжірибені есепке алу, қауіпсіздіктің заманауи стандарттарын енгізу, сондай-ақ зияткерлік көлік және ақылды жолдар жүйелерін дамыту проблеманы шешуге кешенді көзқарасты қалыптастыруға ықпал етеді.

Жалпы, қаралған аспектілер Қазақстан Республикасындағы жол қозғалысы саласындағы құқық бұзушылықтардың құрылымы мен динамикасына әсер ететін факторлардың алуан түрлілігі мен өзара байланыстылығын куәландырады. Оларды жүйелі талдау және тиісті шараларды әзірлеу жолдардағы қауіпсіздікті қамтамасыз етудің, апаттар санын азайтудың және азаматтардың өмірі мен денсаулығын сақтаудың тиімді моделін құру үшін негіз болып табылады. Осы тақырыпты үздіксіз зерделеу, сондай-ақ инновациялық технологиялар мен кешенді шараларды енгізу Қазақстанда қауіпсіз және орнықты көлік ортасын қалыптастыруға ықпал ететін болады, бұл елдің әлеуметтік-экономикалық дамуының стратегиялық мақсаттарына және жол қозғалысы қауіпсіздігі саласындағы халықаралық міндеттемелерге сәйкес келеді.

Қазақстанның халықаралық көлік қауымдастығына кірігуі халықаралық стандарттар мен конвенцияларды енгізумен және бейімдеумен қатар жүреді, олардың ішіндегі ең маңыздысы 1968 жылғы Жол қозғалысы туралы Вена конвенциясы болып табылады. Бұл конвенция жол қозғалысы ережелерін біріздендіруге негіз болады, жүргізуші куәліктерін өзара тануды қамтамасыз етеді, Көлік саласындағы халықаралық ынтымақтастықты жақсартуға және жолдардағы қауіпсіздікті арттыруға ықпал ететін жол белгілері мен сигналдарының бірыңғай стандарттарын белгілейді. Қазақстан көлік инфрақұрылымын дамытуға және жол жүрісі қауіпсіздігіне бағытталған халықаралық келісімдер мен бағдарламалардың белсенді қатысушысы болып табылады, бұл ұлттық заңнамаға тиісті түзетулер мен толықтыруларда көрсетіледі. Заңнаманы үйлестірудің мұндай тәжірибесі жол қозғалысының барлық қатысушылары үшін ашық және болжамды құқықтық орта құруға мүмкіндік береді және нормативтік реттеудің сапасын арттырады.

Қазақстандағы жол қозғалысын мемлекеттік басқару ішкі істер министрлігінің, Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігінің, сондай-ақ жергілікті атқарушы органдардың қызметін үйлестіру арқылы ұйымдастырылған. Ішкі істер министрлігі Жол қозғалысы ережелерінің сақталуын бақылауды және қадағалауды жүзеге асырады, профилактикалық іс-шаралар жүргізеді, жол-көлік оқиғаларының статистикасын жүргізеді және құқық қолдану практикасымен айналысады. Индустрия және инфрақұрылымдық даму министрлігі Көлік инфрақұрылымын дамытуға, техникалық стандарттарға және көлік саласын нормативтік-құқықтық қамтамасыз етуге жауапты. Жергілікті атқарушы органдар ұлттық стандарттарды жергілікті жағдайларға бейімдеуге мүмкіндік беретін өңірлік деңгейде қозғалыс пен қауіпсіздікті ұйымдастыру жөніндегі шараларды іске асырады. Мұндай ведомствоаралық тәсіл тәуекелдерді тиімді басқаруға және азайтуға ықпал етеді, алайда өзара іс-қимыл және ақпарат алмасу тетіктерін үнемі жетілдіруді талап етеді.

Құқықтық реттеу жүйесін жаңғыртудың маңызды бағыты мониторинг пен бақылаудың заманауи технологияларын енгізу болып табылады. Жол қозғалысы ережелерін бұзушылықтарды тіркеудің автоматтандырылған жүйелері, зияткерлік көлік жүйелерін және деректерді талдаудың цифрлық платформаларын пайдалану құқық бұзушылықтарды анықтаудың тиімділігін арттыруға және жедел ден қоюды қамтамасыз етуге мүмкіндік береді. Мұндай технологиялар әкімшілік шараларды қолдануда объективтілікке, сыбайлас жемқорлық тәуекелдерін қысқартуға ықпал етеді және жол жүрісіне қатысушыларды белгіленген ережелерді сақтауға ынталандырады. Сонымен қатар, техникалық жаңалықтарды табысты іске асыру үшін электрондық дәлелдемелердің құқықтық мәртебесін айқындауды, дербес деректерді қорғауды қамтамасыз етуді және цифрлық ортадағы жауапкершілік мәселелерін реттеуді қоса алғанда, құқықтық реттеуді дамыту қажет.

Қол жеткізілген жетістіктерге қарамастан, Қазақстанда жол қозғалысы қауіпсіздігіне әсер ететін елеулі сын-қатерлер сақталуда. Мәселелердің бірі-халық арасында құқықтық мәдениет пен жол қозғалысы ережелерін білудің жеткіліксіз деңгейі, бұл жиі бұзушылықтар мен ЖКО-на әкеледі.

Балалар жасынан бастап, ересектерді оқытуды қоса алғанда, жолдарда жауапты және қауіпсіз мінез-құлықты қалыптастыруға баса назар аудара отырып, білім беру және ағарту бағдарламаларын дамыту маңызды бағыт болып табылады. Сонымен қатар, жол жамылғысының тозуы, жол белгілерімен және жарықтандырумен жеткіліксіз жабдықталу, сондай-ақ қазіргі заманғы жаяу жүргіншілер өткелдері мен қозғалысты ұйымдастыру құралдарының болмауы сияқты инфрақұрылымдық кемшіліктер елеулі инвестицияларды және жоспарлы жаңғыртуды талап етеді.

Көліктің жаңа түрлері, соның ішінде электр скутерлері, велосипедтер, сондай-ақ мамандандырылған құқықтық нормалар мен қауіпсіздік стандарттарын құруды талап ететін пер-

спективалы автономды көлік құралдары саласындағы заңнаманың дамуы да елеулі сын тудырады.

Халықаралық тәжірибе Қазақстан үшін пайдалы болуы мүмкін жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етудің тиімді стратегиялары мен тәжірибелерінің алуан түрлілігін айғақтайды. Мысалы, Швецияның «Vision Zero» стратегиясы қауіпсіз инфрақұрылымды жобалау, жылдамдық шектеулерін енгізу және бұзушылықтарды қатаң бақылау арқылы жолдардағы өлім мен ауыр жарақаттарды толығымен жоюға бағытталған.

Бұл стратегия адамның қателіктері сөзсіз екенін мойындауға негізделген және жүйенің міндеті - олардың салдарын қауіпсіз ету. Германия көлік құралдарын техникалық бақылаудың жоғары тиімділігімен, бұзушылықтарды тіркеудің автоматтандырылған жүйелерін қолданумен және жүргізушілерді оқытудың дамыған жүйесімен ерекшеленеді. Жапонияда адаптивті трафикті басқаруды қамтамасыз ететін және төтенше жағдайларды азайтатын жүргізушілерді даярлауға және Интеллектуалды көлік жүйелерін дамытуға көп көңіл бөлінеді. Сингапур жол қозғалысын басқару үшін цифрлық технологияларды қолданады, сонымен қатар жүргізушілерді лицензиялауға және көліктің техникалық жағдайына қатаң талаптар қояды, бұл көлік ағындарын тиімді бақылауға және апатты азайтуға мүмкіндік береді.

Бұл модельдерді қазақстандық жағдайларда зерделеу және бейімдеу ұлттық жол қауіпсіздігі жүйесін жетілдірудің маңызды құралы бола алады.

Қазақстанда жол қозғалысын құқықтық реттеуді дамыту перспективалары заңнамалық базаны жетілдіруді, басқарудың институционалдық тетіктерін дамытуды, ведомствоаралық өзара іс-қимылды жандандыруды және инновациялық технологияларды пайдалануды кеңейтуді қамтитын кешенді тәсіл қажеттілігімен байланысты. Маңызды бағыт жол қозғалысы қауіпсіздігінің бірыңғай ақпараттық жүйесін құру болып табылады, ол ЖКО, бұзушылықтар мен тәуекелдер туралы деректерді біріктіруге, авариялық жағдайларға терең талдау мен болжам жасауға мүмкіндік береді, бұл профилактикалық іс-шаралардың сапасын арттырады және негізделген басқару шешімдерін қабылдауға мүмкіндік береді.

Бұдан басқа, көліктің жаңа түрлеріне және инновацияларға бейімделген нормативтік реттеуді, соның ішінде электр скутерлерді, дрондарды және пилотсыз автомобильдерді пайдалану мәселелерін дамыту қажет. Жылдамдықты арттыру, мас күйінде басқару және балаларды тасымалдау ережелерін бұзу сияқты негізгі бұзушылықтар үшін жауапкершілікті күшейту де апатты азайтудың маңызды шарасы болып табылады. Білім беру науқандары, ақпараттандыру және қоғамдық ұйымдармен ынтымақтастық арқылы халықтың құқықтық сауаттылығын арттыру маңызды рөл атқарады.

Осылайша, Қазақстан Республикасында жол қозғалысын құқықтық реттеу көлік саласының қауіпсіздігі мен орнықты дамуын қамтамасыз етуге бағытталған серпінді, кешенді және көп қабатты жүйе болып табылады. Қойылған міндеттерді табысты шешу ұлттық заңнаманы халықаралық стандарттармен үйлестіру, заманауи технологияларды белсенді енгізу, жол қозғалысына қатысушылардың құқықтық мәдениетін арттыру және ведомствоаралық ынтымақтастықты дамыту жағдайында ғана мүмкін болады. Болашақта бұл қазіргі қоғамның талаптарына жауап беретін және елдің экономикалық өсуіне ықпал ететін қауіпсіз, тиімді және жайлы көлік ортасын құруға мүмкіндік береді.

Әдебиет:

1. Қазақстан Республикасының 2014 жылғы 17 сәуірдегі №194-V «Жол қозғалысы туралы» Заңы.
2. 1968 жылғы Вена конвенциясы туралы жол қозғалысы. ru.wikipedia.org.
3. Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрлігінің ресми сайты.
4. Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникациялар министрлігінің ресми сайты.
5. Халықаралық жол ассоциациясы (PIARC).



КАЛЫБЕКОВ

Муслим Урисбекович

доцент кафедры физической подготовки
Алматинской академии МВД Республики Казахстан
им. М. Есбулатова полковник полиции

ПРОФИЛАКТИКА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН

Рост числа транспортных средств, особенно в крупных городах, приводит к увеличению плотности движения, что, в свою очередь, повышает риск возникновения ДТП. Нарушения правил дорожного движения, такие как превышение скорости, управление транспортом в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, несоблюдение правил проезда перекрёстков и пешеходных переходов, выезд на встречную полосу, техническая неисправность автомобилей, а также неудовлетворительное состояние дорожной инфраструктуры, являются основными причинами аварийности на дорогах страны.

Особое внимание следует уделить человеческому фактору, который остаётся доминирующим в структуре причин ДТП. По экспертным оценкам, до 85% всех аварий происходят по вине водителей, что обусловлено низким уровнем водительской культуры, недостаточной подготовкой начинающих водителей, отсутствием системной работы по формированию ответственности у участников дорожного движения.

В ответ на вызовы, связанные с безопасностью дорожного движения, в Республике Казахстан принимаются различные законодательные и организационные меры. Одним из ключевых документов является Закон Республики Казахстан «О дорожном движении», который устанавливает правовые основы обеспечения безопасности на дорогах, обязанности участников дорожного движения, а также полномочия государственных органов в этой сфере.

Кроме того, в 2020 году была утверждена Государственная программа развития транспортной инфраструктуры, в рамках которой значительное внимание уделено вопросам безопасности движения. Программа включает строительство обходов населённых пунктов, расширение автодорог, устройство освещения и пешеходных переходов, реконструкцию мостов, установку барьерных ограждений и шумозащитных экранов.

Внедрение современных технологий играет важную роль в профилактике ДТП. Одним из наиболее эффективных инструментов являются автоматизированные системы фото- и видефиксации нарушений, которые позволяют оперативно выявлять и фиксировать правонарушения, такие как превышение скорости и проезд на красный свет. По данным Министерства внутренних дел, в регионах, где установлены комплексы автоматической фиксации, уровень аварийности снизился на 30-40% в сравнении с предыдущими периодами.

Кроме того, развитие интеллектуальных транспортных систем (ИТС) способствует улучшению управления транспортными потоками, повышению пропускной способности дорог и снижению риска возникновения аварийных ситуаций.

Профилактика дорожно-транспортных происшествий в Республике Казахстан представляет собой неотъемлемую часть государственной политики в сфере обеспечения общественной безопасности, охраны жизни и здоровья граждан, а также повышения эффективности транспортной системы. В условиях постоянного роста автопарка, увеличения плотности движения, урбанизации и развития транспортной инфраструктуры проблема снижения количества ДТП требует системного, научно обоснованного и межведомственно координированного подхода. Несмотря на принимаемые меры, уровень аварийности на дорогах страны остаётся стабильно высоким, о чём свидетельствуют данные статистики, предоставляемые Комитетом по правовой

статистике и специальным учетам Генеральной прокуратуры Республики Казахстан. Так, ежегодно в стране фиксируется более 14 тысяч дорожно-транспортных происшествий, в которых гибнут более 2 тысяч человек и десятки тысяч получают травмы различной степени тяжести.

Подобные показатели имеют не только тяжелые гуманитарные последствия, но и наносят серьёзный экономический ущерб государству, выражающийся в затратах на лечение, потерю трудоспособности, снижение производительности труда, а также расходы на восстановление повреждённой инфраструктуры. Причины дорожно-транспортных происшествий в Республике Казахстан многообразны и включают в себя как субъективные, так и объективные факторы. Среди них основными являются: превышение скоростного режима, управление транспортным средством в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, несоблюдение правил проезда перекрёстков и пешеходных переходов, выезд на встречную полосу, техническая неисправность автомобилей, а также неудовлетворительное состояние дорожной инфраструктуры.

При этом человеческий фактор остается доминирующим: по экспертным оценкам, до 85% всех аварий происходят по вине водителей. Сюда же относятся низкий уровень водительской культуры, недостаточное внимание к профилактике среди населения, слабая подготовка начинающих водителей и отсутствие системной работы по формированию ответственности у всех участников дорожного движения.

В рамках реализации государственной политики по обеспечению безопасности дорожного движения, Казахстан предпринимает комплексные меры, среди которых следует выделить совершенствование нормативно-правовой базы, развитие инфраструктуры, внедрение новых технических средств контроля и управления движением, повышение качества профессиональной подготовки водителей, просветительские мероприятия, а также межведомственную координацию и международное сотрудничество.

Так, в 2020 году была утверждена Государственная программа развития транспортной инфраструктуры, в рамках которой значительное внимание уделено вопросам безопасности движения, включая строительство обходов населённых пунктов, расширение автодорог, устройство освещения и пешеходных переходов, реконструкцию мостов, установку барьерных ограждений и шумозащитных экранов. Немаловажное значение имеет внедрение интеллектуальных транспортных систем (ИТС), направленных на автоматизацию управления потоками транспорта, мониторинг ситуации на дорогах, предупреждение аварий и оперативное реагирование.

Среди наиболее значимых направлений профилактики ДТП в Казахстане следует особо выделить автоматизированные системы фото- и видеофиксации нарушений. Эти технологии доказали свою эффективность в снижении числа правонарушений, таких как превышение скорости и проезд на красный свет. По данным Министерства внутренних дел, в регионах, где установлены комплексы автоматической фиксации, уровень аварийности снизился на 30-40% в сравнении с предыдущими периодами.

Однако одной только технологической модернизации недостаточно – необходимо системное развитие культуры соблюдения правил дорожного движения, начиная со школьного возраста. В этой связи важным элементом профилактики является формирование у населения устойчивых моделей безопасного поведения. На практике это реализуется через регулярные информационно-просветительские кампании, программы в школах и вузах, участие в международных инициативах (например, неделя безопасности дорожного движения ООН), а также привлечение средств массовой информации и социальных сетей для популяризации темы безопасности на дорогах.

Особое внимание уделяется детям и подросткам, как наиболее уязвимой категории участников движения. В школах реализуются программы по обучению правилам дорожного движения, в том числе с использованием макетов перекрёстков, симуляторов и визуальных средств. В ряде городов созданы детские автогородки, где дети в игровой форме учатся взаимодействовать с дорожной средой.

Для взрослых водителей большое значение имеет подготовка в автошколах, однако текущая система подготовки требует реформирования. Во многих случаях обучение сводится к формальному освоению тестов и минимальному вождению, что не формирует у будущих водителей ни ответственности, ни устойчивых навыков реагирования в нестандартных ситуациях.

Государству необходимо пересмотреть порядок лицензирования автошкол, требования к преподавателям, а также критерии допуска к экзаменам. Также необходима система регулярного повышения квалификации водителей, особенно профессиональных, работающих в сфере пассажирских и грузовых перевозок.

Еще одним аспектом профилактики является медицинская составляющая. В Казахстане регулярно фиксируются случаи управления транспортом водителями, находящимися под действием алкоголя, наркотиков или психоактивных веществ. В связи с этим важно не только ужесточение наказания за подобные правонарушения, но и совершенствование системы медосмотра. Следует ввести обязательную проверку водителей на наличие зависимости, проведение случайных тестов для водителей общественного транспорта, а также создание условий для комплексной реабилитации и отстранения от вождения лиц с медицинскими противопоказаниями.

Значительную роль в профилактике играет и транспортная инфраструктура. Низкое качество дорожного покрытия, отсутствие разметки, плохая освещённость, нехватка дорожных знаков и светофоров, отсутствие выделенных полос для общественного транспорта и велосипедистов увеличивают вероятность ДТП. В отдельных регионах Казахстана особенно остро стоит проблема отсутствия безопасных пешеходных переходов, что ставит под угрозу жизнь пешеходов. В связи с этим государственные инвестиции в дорожную инфраструктуру должны быть направлены не только на строительство новых дорог, но и на их модернизацию с акцентом на безопасность.

Профилактика ДТП должна осуществляться с учётом региональной специфики. В мегаполисах (Алматы, Астана, Шымкент) ключевыми проблемами являются загруженность дорог, нарушения правил парковки, агрессивное поведение водителей и использование личного транспорта вместо общественного. В сельской местности – недостаточная развитость дорожной сети, слабый контроль со стороны полиции и высокая аварийность с участием сельскохозяйственной техники. Эти различия требуют дифференцированного подхода к профилактике на уровне регионов.

Международный опыт может стать важным ориентиром для разработки и реализации эффективных профилактических мер. Так, в странах Европы широко используется модель «Vision Zero», цель которой – полное исключение смертности на дорогах. В её основе лежат принципы проектирования безопасной инфраструктуры, законодательного регулирования, строгого контроля и массовой просветительской работы. В Японии успех обеспечивается благодаря высокому уровню подготовки водителей, наличию системы очков, снижению скорости в жилых зонах и высокой социальной ответственности. Эти элементы могут быть адаптированы в казахстанских условиях.

При этом необходимо учитывать культурные, экономические и правовые особенности страны. Подводя итоги, следует отметить, что профилактика дорожно-транспортных происшествий в Республике Казахстан требует комплексного, системного и долгосрочного подхода. Недостаточно применять только административные меры – важна интеграция технических, инфраструктурных, образовательных и культурных инструментов. Приоритетами должны стать усиление роли государства в обеспечении безопасности, повышение качества водительского обучения, модернизация инфраструктуры, развитие системы мониторинга и анализа данных, а также активное участие гражданского общества в формировании культуры безопасного поведения на дорогах.

Только в этом случае возможно достижение устойчивого снижения числа ДТП и создание безопасной транспортной среды для всех участников дорожного движения.

Литература:

1. Министерство внутренних дел Республики Казахстан (2022). Годовой отчёт о состоянии дорожно-транспортной ситуации в Республике Казахстан. – Алматы: Министерство внутренних дел Республики Казахстан.

2. Государственная программа развития транспортной инфраструктуры Республики Казахстан на 2020-2025 годы (2020). Утверждена постановлением Правительства Республики Казахстан от 15 июня 2020 года №345. – Астана: Правительство Республики Казахстан.

3. World Health Organization, (2018). *Global status report on road safety 2018*. – Geneva: World Health Organization.
4. National Highway Traffic Safety Administration, (2019). *Traffic safety facts 2019*. Washington, D.C.: – U.S. Department of Transportation.
5. Gokhberg L., & Kuznetsova T. (2011). Strategiya-2020: novye kontury rossiiskoi innovatsionnoi politiki [Strategy 2020: New Outlines of Innovation Policy]. *Foresight-Russia*, vol.5, no 4, pp. 8-30.
6. Didenko A. (2015). Grazhdanskoye pravo kak istochnik formirovaniya pravovoy deystvitelnosti [Civil law as a source of formation of legal reality]. VI Grazhdanskoye zakonodatelstvo: Statyi. Kommentarii. Praktika. – Vyp.40 / Pod red. A.G. Didenko. – Almaty: Raritet, 2015. – С. 4-24.
7. Burshukova K., & Suleev R. (2012). Strategiya-2019: Ponyatie «koncept» v lingvisticheskikh issledovaniyakh [Strategy 2019: The concept of «concept» in linguistic studies]. *Foresight-Russia*, vol. 7, no 5, pp. 6-24.
8. Ivanov I. (1995). *Teoriya prava*. – Moscow: Yurist, 1995.
9. Petrov P. (2001). *Pravo i obshchestvo*. – St. Petersburg: Yuridicheskaya literatura, 2001.
10. Saduova, S. (2001a). *Grazhdanskoe pravo i ego rol v pravovom regulirovanii*. – Almaty: Zheti Zhargy, 2001.
11. Saduova, S. (2001b). *Problemy razvitiya grazhdanskogo prava v Kazakhstane*. – Almaty: Zheti Zhargy, 2001.
12. Zaleskiy V. (1991). *Pravo i obshchestvo*. – Moscow: Yuridicheskaya literatura, 1991.
13. Semenov V.V. (2000). *Filosofiya: itog tysyacheletiy*. Filosofskaya psikhologiya. – Pushchino.



РЮСТЕМОВА

Жанна Александровна

доцент кафедры оперативно-розыскной деятельности
Алматинской академии МВД Республики Казахстан
им. М. Есбулатова, м.ю.н., подполковник полиции

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ ФОРМИРОВАНИЯ УСТОЙЧИВОЙ ТРАНСПОРТНОЙ КУЛЬТУРЫ

В современном мире проблема обеспечения безопасности дорожного движения приобретает всё большую значимость. Особое внимание уделяется защите наиболее уязвимых участников дорожного движения – детей. По данным Всемирной организации здравоохранения, дорожно-транспортные происшествия (ДТП) входят в пятёрку основных причин смертности детей в возрасте до 14 лет. В связи с этим формирование культуры безопасного поведения на дороге с раннего возраста становится приоритетным направлением государственной политики в области профилактики ДТП.

Анализ причин детского дорожно-транспортного травматизма. Детский травматизм на дорогах обусловлен рядом объективных и субъективных факторов:

- физиологические особенности (низкий рост, ограниченное поле зрения, недостаточная реакция);
- психологическая незрелость (импульсивность, подражание взрослым, неумение прогнозировать последствия);
- низкий уровень правовой грамотности и навыков безопасного поведения на дороге;
- недоработки в инфраструктуре: отсутствие пешеходных переходов, плохая видимость, неисправные светофоры и т.д.;
- безответственное поведение взрослых участников движения, в том числе родителей.

Проблема детского дорожно-транспортного травматизма (ДДТТ) остаётся одной из самых острых в системе обеспечения общественной безопасности. По данным Всемирной организации здравоохранения, дорожно-транспортные происшествия (ДТП) входят в число основных причин смертности и травматизма среди детей и подростков. Анализ причин показывает, что данное явление носит комплексный характер и обусловлено сочетанием физиологических, психологических, социальных и инфраструктурных факторов [1].

Физиологическое развитие ребенка, особенно младшего школьного возраста, накладывает определенные ограничения на его способности безопасно взаимодействовать с дорожной средой. К числу наиболее значимых физиологических факторов относятся:

- **низкий рост**, из-за чего ребенок не всегда может видеть приближающийся транспорт, а водитель может не заметить ребенка за препятствием;
- **ограниченное поле зрения**, особенно в боковых направлениях, что снижает возможность вовремя зафиксировать движение транспортных средств;
- **недостаточная скорость сенсорной реакции**, замедляющая принятие решений в экстремальной ситуации;
- **слабое развитие моторики** и координации, затрудняющее быстрое реагирование на изменение ситуации (например, при переходе дороги).

Эти особенности делают детей особенно уязвимыми в условиях плотного движения и нестабильной дорожной инфраструктуры.

Детское поведение в дорожной среде во многом определяется уровнем психологического развития, который не всегда соответствует требованиям сложной городской инфраструктуры. Важнейшие психологические причины ДДТТ включают:

- **импульсивность** и неспособность предвидеть последствия собственных действий;
- **игровая мотивация поведения**, при которой дорожное пространство воспринимается как площадка для игр;
- **подражание взрослым**, в том числе небезопасному поведению (например, переход в неположенном месте);
- **низкий уровень концентрации внимания**, особенно у детей младшего возраста;
- **неспособность оценить скорость и расстояние до движущегося объекта**, что делает невозможным адекватное поведение на проезжей части.

Психологическая незрелость требует применения особых методов обучения и контроля, ориентированных на возрастные особенности ребенка.

Большинство детей, особенно младшего школьного возраста, не владеют необходимыми правовыми знаниями и навыками, связанными с безопасным участием в дорожном движении. Причинами являются:

- недостаточное внимание к ПДД в образовательной программе;
- отсутствие систематических занятий по транспортной культуре;
- низкий уровень мотивации у детей и их родителей к изучению правил;
- отсутствие закрепленных поведенческих стратегий (например, правило «остановись – посмотри – переходи») [2].

Правовая безграмотность вкупе с психологической незрелостью повышает риск попадания детей в дорожно-транспортные происшествия.

Физическая организация дорожной среды играет ключевую роль в обеспечении безопасности детей. Однако на практике часто встречаются следующие проблемы:

- **отсутствие пешеходных переходов** вблизи образовательных учреждений;
- **неработающие или отсутствующие светофоры**;
- **плохая видимость на перекрестках и пешеходных зонах** (из-за кустарников, припаркованных автомобилей, рекламы);
- **недостаточное освещение пешеходных маршрутов** в тёмное время суток;
- **отсутствие дорожных знаков и предупреждающих указателей** вблизи школ, детских садов, площадок.

Такие недостатки резко повышают вероятность аварий с участием несовершеннолетних пешеходов и велосипедистов.

Негативный пример взрослых – один из наиболее сильных поведенческих факторов риска. Родители и другие взрослые часто демонстрируют детям:

- **игнорирование правил дорожного движения** (например, переход вне пешеходного перехода);
- **несоблюдение правил перевозки детей в автомобиле** (отсутствие автокресел, ремней безопасности);
- **неиспользование светоотражающих элементов** в тёмное время суток;
- **низкий уровень взаимодействия с ребёнком** в плане разъяснения ПДД и развития навыков безопасного поведения.

Кроме того, некоторые водители демонстрируют агрессивное или невнимательное поведение вблизи зон, где часто находятся дети, что также повышает риск ДТП.

Таким образом, причины детского дорожно-транспортного травматизма многоаспектны и требуют комплексного подхода, включающего медицинскую, педагогическую, правовую, инфраструктурную и социальную составляющие. Только системное устранение выявленных причин может привести к снижению уровня ДДТТ и формированию устойчивой культуры безопасного поведения с раннего возраста.

Роль образовательной среды и семьи в формировании основ безопасного поведения должно начинаться в семье и продолжаться в детском саду и школе. Эффективными мерами в этом направлении являются:

- систематическое обучение детей правилам дорожного движения;
- проведение тематических классных часов, квестов, игр, конкурсов по ПДД;
- организация «минутки безопасности» и встреч с сотрудниками полиции;

– вовлечение родителей в совместную деятельность по профилактике травматизма (семейные викторины, мастер-классы, экскурсии).

Образовательная среда и семья играют ключевую роль в формировании транспортной культуры подрастающего поколения. Именно в этих институтах социализации закладываются первичные навыки безопасного поведения, правовые ориентиры и личная ответственность за действия в дорожной среде. Согласно исследованиям, в области педагогики и психологии, устойчивые поведенческие привычки у детей формируются в возрасте до 12 лет, что делает своевременность профилактических мероприятий критически важной [3].

Формирование знаний о ПДД должно носить системный и непрерывный характер, начиная с младшего дошкольного возраста. Обучение осуществляется через:

- включение тем по безопасности дорожного движения в программы дошкольного и школьного образования;
- использование методических разработок, адаптированных к возрастным и психологическим особенностям детей;
- применение наглядных и практико-ориентированных форм работы: макеты улиц, модели транспорта, обучающие фильмы, интерактивные доски;
- контроль уровня усвоения материала через тестирование, опросы, моделирование дорожных ситуаций.

Принцип повторения и постепенного усложнения материала способствует прочному усвоению и закреплению навыков.

Активные формы внеурочной работы являются эффективным инструментом в воспитании культуры безопасного поведения:

- **классные часы** позволяют обсудить конкретные ситуации на дорогах, разобрать ошибки поведения, сформировать нравственные ориентиры;
- **игры и викторины** развивают у детей внимание, реакцию и мышление в условиях дорожной среды;
- **тематические квесты и ролевые игры** моделируют поведение на перекрестке, в общественном транспорте, при пересечении дороги;
- **конкурсы рисунков, плакатов, сочинений и видеороликов** активизируют творческую деятельность и расширяют кругозор.

Такие мероприятия способствуют формированию у детей положительной мотивации к соблюдению ПДД и восприятию безопасного поведения как нормы.

Организация «минутки безопасности» и встреч с представителями правоохранительных органов позволяют в доступной форме напоминать учащимся о правилах поведения на дороге. Они могут проводиться:

- перед началом уроков;
- на классных собраниях;
- во время линейки или обеденного перерыва.

Приглашение сотрудников полиции, представителей дорожной инспекции, службы ЧС и медиков способствует наглядному разбору реальных случаев, повышает авторитет информации и актуализирует ответственность учащихся. Совместные занятия с такими специалистами позволяют сформировать у детей доверие к институтам безопасности и развивают умение действовать в нестандартных ситуациях.

Семья – первый и важнейший институт социализации. Поведение родителей на дороге оказывает сильнейшее влияние на формирование моделей поведения у детей. В этой связи крайне важно активно включать родителей в воспитательный процесс, используя такие формы взаимодействия как:

- **семейные викторины** и интеллектуальные игры на знание ПДД;
- **мастер-классы по безопасности**: как правильно переходить дорогу, как закреплять ребенка в автокресле, использование световозвращающих элементов;
- **экскурсии по маршруту «дом–школа–дом»**, на которых родители и дети анализируют возможные риски;
- **анкетирование и психологические тренинги**, направленные на повышение осознанности родительской ответственности.

Кроме того, школы и детские сады должны способствовать формированию у родителей культуры соблюдения ПДД личным примером, через родительские собрания, информационные стенды, рассылки и мобильные приложения.

Только при тесной интеграции усилий образовательной среды и семьи возможно эффективное формирование у детей устойчивых знаний, навыков и установки на безопасное поведение в дорожной среде. Превентивная работа должна быть последовательной, многокомпонентной и эмоционально насыщенной, чтобы безопасность стала для ребенка не просто обязанностью, а внутренне принятой нормой.

Государство реализует комплекс мер по обеспечению дорожной безопасности, включая:

- программы по улучшению дорожной инфраструктуры вблизи школ и детсадов (лежащие полицейские, камеры, ограждения);
- внедрение интеллектуальных транспортных систем;
- развитие национальных и региональных проектов, таких как «Безопасная дорога», «Дорога в школу», «Юный пешеход»;
- повышение квалификации педагогов и профилактической службы.

Важную роль играют неправительственные организации (НПО), родительские комитеты, молодежные организации и волонтеры, распространяющие культуру безопасного поведения.

Обеспечение дорожной безопасности, особенно в детской и подростковой среде, требует системного подхода, в котором ключевую роль играет государственная политика, реализуемая в тесном взаимодействии с институтами гражданского общества. Комплекс мер должен охватывать как инфраструктурные преобразования, так и образовательные, правовые и культурные инициативы.

Одним из важнейших направлений является создание безопасной физической среды вокруг школ и детских садов. В рамках государственной политики реализуются программы:

- строительства и реконструкции пешеходных переходов с освещением;
- установки лежащих полицейских и пешеходных ограждений, препятствующих выходу детей на проезжую часть вне перехода;
- оборудования территории камерами видеонаблюдения и знаками визуального предупреждения водителей;
- создания парковок и остановок общественного транспорта на безопасном расстоянии от входов в школы и детские сады.

Такие меры направлены на снижение вероятности ДТП вблизи образовательных учреждений и формирование у детей устойчивого восприятия границ дорожной безопасности.

Государство активно внедряет современные интеллектуально-технические средства (ИТС) в целях автоматизации и повышения эффективности управления дорожным движением. Это включает:

- автоматизированные системы фиксации нарушений ПДД;
- интеллектуальные светофоры с адаптивным управлением потоками;
- электронные табло с отображением информации для водителей и пешеходов;
- технологии «умных пешеходных переходов», способных распознавать движение пешеходов и автоматически включать сигналы предупреждения.

Такие системы особенно эффективны в условиях крупных городов и позволяют оперативно реагировать на изменение дорожной ситуации, снижая уровень аварийности в местах массового движения детей.

Ключевым направлением государственной поддержки является реализация образовательных и просветительских проектов, направленных на формирование у детей и подростков устойчивых навыков безопасного поведения. Наиболее известные инициативы включают:

- **«Безопасная дорога»** – комплексная программа, охватывающая инфраструктурные меры, обучение детей ПДД, повышение квалификации педагогов, организацию тематических мероприятий;
- **«Дорога в школу»** – проект, направленный на создание безопасных маршрутов школьников, установку систем видеонаблюдения и «умных» переходов;
- **«Юный пешеход»** – конкурсная и обучающая программа, включающая теоретическую и практическую подготовку школьников, проведение олимпиад и соревнований на знание ПДД.

Подобные программы способствуют активному вовлечению детей в процесс освоения транспортной культуры, делают акцент на личной ответственности каждого участника дорожного движения.

Государственные органы проводят регулярное обучение и переобучение работников образовательных учреждений и профилактических структур (школьных инспекторов, социальных педагогов, классных руководителей) по следующим направлениям:

- современные методики преподавания ПДД детям различных возрастных категорий;
- организация и проведение внеклассных мероприятий по теме дорожной безопасности;
- алгоритмы действий в случае ДТП с участием учащихся;
- правовые и психологические аспекты профилактики детского травматизма [4].

Повышение квалификации позволяет сделать профилактическую работу более системной, научно обоснованной и адресной.

Неотъемлемой частью системы профилактики являются институты гражданского общества: некоммерческие организации (НПО), родительские комитеты, молодежные движения и волонтерские объединения. Их вклад включает:

- разработку и распространение информационно-просветительских материалов (плакаты, буклеты, видеоролики);
- организацию тематических акций и флешмобов (например, «Засветись», «Пешеходная грамотность»);
- участие в мониторинге безопасности маршрутов школьников;
- совместные инициативы с ГАИ, школами и местными администрациями по выявлению и устранению опасных участков.

Особо активными являются волонтерские объединения студентов педагогических и юридических вузов, которые проводят интерактивные занятия с детьми, выступают в качестве наставников и организаторов просветительских мероприятий.

Государственная и общественная поддержка дорожной безопасности представляет собой целостную систему, сочетающую инфраструктурные, организационные, образовательные и просветительские меры. Только при активном взаимодействии всех субъектов – государства, образовательных учреждений, семьи и гражданского общества – возможно добиться устойчивого снижения детского травматизма и создания по-настоящему безопасной дорожной среды для будущих поколений.

Будущее дорожной безопасности связано с цифровыми технологиями:

- разработка мобильных приложений и обучающих игр по ПДД для детей;
- использование дополненной реальности в обучении;
- интерактивные площадки и симуляторы дорожных ситуаций;
- подключение школ к единой цифровой платформе «Безопасность детства».

Будущее обеспечения дорожной безопасности, особенно в отношении подрастающего поколения, невозможно без активного внедрения цифровых и инновационных технологий в процессы обучения, профилактики и мониторинга поведения участников дорожного движения. Технологический прогресс открывает новые возможности для более эффективного усвоения детьми правил дорожного движения, формирования устойчивых поведенческих навыков и развития транспортной культуры.

Мобильные технологии играют важную роль в социализации и обучении современных детей. Разработка специализированных мобильных приложений с элементами геймификации (игрового обучения) позволяет сделать процесс изучения ПДД более интересным, интерактивным и запоминающимся. Такие приложения включают:

- виртуальные дорожные квесты;
- задания на знание дорожных знаков;
- ситуации «правильно/неправильно»;
- виртуальные маршруты с ошибками, которые ребенок должен исправить.

Примеры подобных решений можно найти в приложениях «Азбука безопасности», «Юный пешеход», «ПДД-игра», адаптированных под возрастные особенности детей от 5 до 12 лет.

Технология дополненной реальности позволяет встраивать виртуальные объекты и ситуации в реальное пространство через камеры мобильных устройств или AR-очки. Это особенно эффективно при моделировании реальных дорожных ситуаций, в которых ребенок может «поучаствовать», не подвергаясь риску.

Например, с помощью AR-приложения можно визуализировать переход улицы на светофоре, поведение водителя на перекрестке или правила передвижения на велосипеде. Такая форма обучения активизирует зрительную и моторную память, способствует лучшему усвоению материала и позволяет индивидуализировать подход к обучению.

Создание интерактивных образовательных площадок на базе школ, детских садов и центров детского творчества позволяет воспроизвести дорожную среду в миниатюре. На таких площадках дети осваивают:

- роль пешехода, велосипедиста, пассажира;
- взаимодействие со светофорами и дорожными знаками;
- действия в сложных или нестандартных ситуациях.

Особо эффективными являются электронные симуляторы – виртуальные тренажёры, позволяющие обучать детей наглядно: от перехода дороги до езды на самокате по правилам. Некоторые симуляторы интегрированы с системой оценки ошибок, что способствует развитию критического мышления у ребёнка.

Единая цифровая платформа, создаваемая на базе государственных и частных ИТ-инициатив, может стать ключевым элементом системной профилактики. Платформа предполагает:

- централизованное размещение методических материалов, видеокурсов, интерактивных заданий;
- возможность отслеживания уровня усвоения ПДД у учащихся;
- интеграцию с электронным дневником, календарём мероприятий по безопасности;
- подключение школ к общенациональным акциям, вебинарам, онлайн-викторинам;
- обмен успешными практиками между регионами и образовательными организациями.

Данная платформа может также выполнять аналитические функции, выявляя слабые места в знаниях учащихся и помогая педагогам формировать индивидуальные образовательные траектории по формированию транспортной культуры [5].

Таким образом, цифровые инновации не только делают процесс обучения более увлекательным и эффективным, но и позволяют строить систему постоянной, непрерывной профилактики, охватывая всех участников образовательного процесса: детей, педагогов, родителей и представителей правоохранительных органов. Будущее дорожной безопасности, особенно в отношении детей – это синтез технологий, педагогики и социальной ответственности.

Создание безопасной дорожной среды – это общенациональная задача, требующая взаимодействия государственных органов, образовательных учреждений, семьи и общественности. Лишь системный и научно обоснованный подход к воспитанию транспортной культуры у подрастающего поколения позволит сохранить жизни детей и обеспечить безопасное будущее для всей страны. Безопасная дорога – это путь к устойчивому развитию и благополучию общества.

Литература:

1. Всемирная организация здравоохранения. Дорожная безопасность. – URL: <https://www.who.int> (дата обращения: 15.06.2025).
2. Гайнуллин И.Р. Профилактика детского дорожно-транспортного травматизма: методический подход // Безопасность жизнедеятельности. – 2023, №4. – С. 12-17.
3. Назарова Е.Ю., Орлова Т.А. Воспитание культуры безопасного поведения у детей дошкольного возраста. – М.: Просвещение, 2022. – С. 110.
4. Министерство образования Республики Казахстан. Методические рекомендации по профилактике ДТП среди детей. – Астана, 2023.
5. Садықов А.Б. Балалар қауіпсіздігі: жол қозғалысы мәдениеті // Құқық және қоғам. – 2024, №1. – Б. 45-50.



АРЫСТАНГАЛИЕВА

Жулдыз Ерлановна

старший преподаватель кафедры уголовного
процесса и криминалистики Алматинской академии
МВД Республики Казахстан им. М. Есбулатова,
м.ю.н., майор полиции

РОЛЬ АДМИНИСТРАТИВНОЙ ПОЛИЦИИ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ПРАВОВЫЕ И ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ АСПЕКТЫ

Вопрос обеспечения безопасности дорожного движения (БДД) приобретает особую значимость в условиях роста автомобилизации, усложнения транспортной инфраструктуры и повышения интенсивности движения. Дорожно-транспортные происшествия остаются одной из основных причин гибели и травматизма граждан, что делает необходимым совершенствование системы государственного управления в данной сфере.

Особая роль в обеспечении БДД принадлежит административной полиции, которая осуществляет надзор за соблюдением правил дорожного движения, применяет меры административного воздействия, проводит профилактические мероприятия и координирует работу с иными государственными органами. Эффективность этой деятельности во многом определяется качеством нормативно-правового регулирования и организационных механизмов.

В своём последнем Послании Глава государства подчеркнул необходимость повышения качества правоохранительной деятельности и охраны жизни граждан, что напрямую связано с вопросами дорожной безопасности [1]. Это придаёт дополнительную актуальность научному осмыслению роли административной полиции в контексте правового и организационного обеспечения БДД.

Целью настоящей статьи является анализ правовых и организационных основ деятельности административной полиции по обеспечению безопасности дорожного движения, выявление существующих проблем и определение перспектив их решения.

Деятельность административной полиции в сфере обеспечения безопасности дорожного движения регулируется системой нормативно-правовых актов, определяющих её компетенцию, полномочия, формы и методы административного воздействия. Ключевым документом в этой системе выступает Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях, который устанавливает основания административной ответственности за нарушения правил дорожного движения, виды санкций, а также процедуры их применения должностными лицами полиции [2].

Наряду с ним, значимым актом является Закон Республики Казахстан «О дорожном движении», содержащий правовые нормы, регулирующие поведение участников дорожного движения, организацию транспортных потоков и технические параметры транспортных средств. Указанные документы в совокупности формируют правовой фундамент, на котором строится государственная политика в сфере обеспечения БДД.

Также следует отметить Закон «О правоохранительной службе», регламентирующий общий правовой статус сотрудников административной полиции, и ведомственные нормативные акты, принимаемые Министерством внутренних дел РК, включая инструкции, регламенты и приказы. Эти акты определяют порядок осуществления патрульной службы, правила составления административных материалов, взаимодействие с другими структурами и использование технических средств фиксации.

В последние годы в нормативное поле активно интегрируются нормы, направленные на цифровизацию процессов. В частности, предусмотрено правовое регулирование применения интеллектуальных систем видеонаблюдения, автоматической фиксации нарушений, а также

электронных баз данных для администрирования и анализа правонарушений. Это свидетельствует о переходе административной практики в новое, технологически ориентированное измерение.

Организация деятельности административной полиции в сфере обеспечения безопасности дорожного движения представляет собой систему мер, направленных на профилактику правонарушений, контроль за соблюдением правил дорожного движения и оперативное реагирование на происшествия на дорогах. В структуре органов внутренних дел Республики Казахстан административная полиция выполняет специализированные функции, связанные с надзором за транспортными потоками, оформлением административных дел, а также с анализом и предупреждением дорожно-транспортных происшествий.

К основным организационным направлениям работы административной полиции относятся:

- проведение патрулирования и рейдовых мероприятий;
- осуществление контроля с использованием технических средств (видеофиксации, мобильных комплексов, стационарных камер);
- реализация профилактических программ и кампаний, в том числе среди несовершеннолетних;
- взаимодействие с органами образования, здравоохранения, местного самоуправления и неправительственными организациями;
- ведение и анализ статистических данных о правонарушениях и ДТП.

Особое внимание уделяется мерам профилактики – как индивидуальной, так и массовой. Профилактические мероприятия включают в себя проведение инструктажей, лекций, акций и других форм правового просвещения. Административная полиция активно сотрудничает с учебными заведениями и средствами массовой информации, распространяя информацию о правилах дорожного движения и последствиях их нарушения.

Также важным организационным аспектом является внедрение цифровых технологий. Системы автоматической фиксации нарушений, интеллектуальные транспортные системы и единые базы данных значительно повышают оперативность и объективность контроля. Внедрение цифровых платформ позволило оптимизировать процессы составления и рассмотрения административных материалов, а также обеспечить их прозрачность.

Развитие цифровых технологий оказывает существенное влияние на административную практику в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Внедрение автоматизированных систем, электронных баз данных и интеллектуальных платформ позволяет административной полиции переходить от традиционных форм контроля к более оперативным, прозрачным и технологически оснащённым методам воздействия.

В Республике Казахстан внедрены и эффективно используются такие системы, как «Сергек», «Қауіпсіз қала» («Безопасный город») и «Smart Patrol», обеспечивающие круглосуточный видеомониторинг дорожной обстановки и автоматическую фиксацию правонарушений. Эти технологии позволяют значительно снизить уровень аварийности, повысить неотвратимость ответственности и минимизировать коррупционные риски за счёт исключения человеческого фактора [3].

Дополнительно административная полиция активно применяет электронные протоколы, мобильные терминалы, а также единые информационные системы, интегрированные с базами данных МВД, судов и других уполномоченных органов. Это позволяет ускорить оформление материалов, повысить точность и сократить количество ошибок при фиксации правонарушений.

Цифровизация также обеспечивает качественный аналитический подход: данные о ДТП, правонарушениях и нарушителях систематизируются, что даёт возможность выявлять проблемные участки, прогнозировать риски и разрабатывать адресные профилактические меры.

Административная полиция Республики Казахстан является специализированным подразделением Министерства внутренних дел, ответственным за обеспечение правопорядка и безопасности дорожного движения. В её структуру входят центральные и территориальные управления, патрульные и аналитические подразделения, которые координируют работу по контролю за соблюдением правил дорожного движения, фиксации административных правонарушений, а также проведению профилактических мероприятий.

К основным функциям административной полиции относятся:

- осуществление постоянного надзора за дорожной обстановкой;
- пресечение правонарушений в сфере ПДД;
- оформление административных дел и участие в их рассмотрении;
- анализ причин ДТП и разработка предложений по их предупреждению;
- взаимодействие с другими государственными органами и НПО в вопросах профилактики.

Профилактика нарушений правил дорожного движения рассматривается как основополагающий элемент в деятельности административной полиции. Она включает в себя как массовые мероприятия (акции, флешмобы, социальные кампании), так и адресную работу с группами риска – молодыми водителями, нарушителями-рецидивистами и уязвимыми участниками движения.

На практике профилактика дополняется применением административных санкций, предусмотренных Кодексом об административных правонарушениях. К наиболее часто используемым мерам относятся: предупреждение, штраф, лишение права управления и арест. Эффективность этих санкций обеспечивается принципом неотвратимости ответственности и усилением контроля за повторными нарушениями.

Профилактическая и санкционная деятельность реализуется в комплексе, позволяя одновременно воздействовать на поведение водителей и предупреждать возможные последствия правонарушений.

Цифровизация стала важнейшим компонентом административного контроля в дорожной сфере. В городах и на автомагистралях функционируют автоматизированные комплексы фиксации правонарушений, такие как «Сергек» и «Kaupcis qala». Эти системы фиксируют превышение скорости, проезд на запрещающий сигнал светофора, нарушение правил проезда пешеходных переходов и иные правонарушения, передавая данные напрямую в информационные системы МВД.

Административная полиция также активно применяет информационно-аналитические системы (ИАС), обеспечивающие обработку больших массивов данных о нарушителях, транспортных средствах и результатах надзорной деятельности. Это даёт возможность строить превентивные стратегии, оптимизировать дислокацию нарядов и прогнозировать риски на определённых участках дорог.

Интеграция цифровых технологий с организационно-правовыми механизмами управления дорожной безопасностью повышает эффективность административного реагирования и способствует повышению правосознания граждан [4].

Несмотря на наличие нормативной базы и современные цифровые инструменты, в деятельности административной полиции сохраняется ряд устойчивых проблем, снижающих эффективность обеспечения безопасности дорожного движения.

На местах сохраняется нехватка сотрудников, особенно в территориальных подразделениях, что напрямую отражается на оперативности и качестве контроля. Укомплектованность патрульной службы, технических специалистов и аналитических групп остаётся на недостаточном уровне. Помимо этого, существует явный дисбаланс в оснащённости: часть участков до сих пор не покрыта системами автоматической фиксации, отсутствуют современные средства связи, транспорта и видеофиксации.

Одной из ключевых проблем является фрагментарность взаимодействия между административной полицией и иными субъектами, участвующими в обеспечении БДД – акиматами, органами образования, здравоохранения и транспортной инфраструктуры. Отсутствие устойчивых механизмов обмена данными, совместных профилактических программ и единой цифровой платформы препятствует комплексному подходу к снижению аварийности.

По данным МВД РК, в 2023 году в стране зарегистрировано свыше 13000 ДТП, в результате которых погибло более 1500 человек и ранено свыше 17000. Основными причинами остаются: превышение скорости, несоблюдение дистанции, проезд на запрещающий сигнал.

Повторяемость правонарушений остаётся на высоком уровне – около 30% водителей, ранее привлечённых к ответственности, совершают аналогичные правонарушения в течение года [5]. Это указывает на слабую результативность применяемых санкций и формальную профилактическую работу.

Одна из ключевых перспектив развития административного регулирования в сфере безопасности дорожного движения – это интеграция современных управленческих подходов и цифровых инструментов в повседневную деятельность административной полиции.

Необходим переход от реактивной к проактивной модели управления, когда решения принимаются не по факту нарушения, а на основе анализа данных, прогнозирования рисков и раннего предупреждения. Такой подход реализуется через информационно-аналитические платформы, позволяющие выявлять очаги аварийности, рецидивистов и уязвимые категории участников движения.

Важно обеспечить интеграцию цифровых решений на всех уровнях: от патрульных экипажей до центральных органов. В частности, требуется расширение применения мобильных комплексов фиксации, систем распознавания номерных знаков, облачных баз данных и электронных протоколов. Цифровизация не только повышает эффективность, но и обеспечивает прозрачность, уменьшая вероятность злоупотреблений и коррупции.

Дополнительно требуется модернизация системы административного делопроизводства: автоматизация процессов, внедрение сквозных ID-идентификаторов нарушителей, создание единой электронной платформы взаимодействия между МВД, судами, акиматами и гражданами [6].

Эффективность административно-правового регулирования безопасности дорожного движения во многом зависит от актуальности правовых норм и слаженного взаимодействия между всеми участниками процесса – от полиции до местных исполнительных органов. Однако действующее законодательство и организационные схемы не всегда отвечают современным вызовам.

Необходима модернизация норм Кодекса об административных правонарушениях в части ужесточения ответственности за систематические нарушения ПДД, а также введения механизмов правового воздействия на так называемых «рецидивистов дорожного движения». Предусмотренные санкции зачастую оказываются несоразмерными с рисками, которые несёт правонарушение, особенно в случае неоднократных действий.

Требуется закрепление в законе устойчивых форм межведомственного взаимодействия, включающих чёткие процедуры обмена информацией, совместного реагирования и координации профилактических мер. В настоящее время сотрудничество между административной полицией, акиматами, органами образования, здравоохранения и неправительственными организациями во многом зависит от локальных инициатив и не имеет устойчивой нормативной базы.

Правовые реформы также должны учитывать современные реалии, например, распространение электросамокатов, использование мобильных приложений в дорожной среде, рост количества уязвимых участников движения. Все эти процессы требуют обновления как материальных, так и процессуальных норм [7].

Формирование безопасного дорожного пространства невозможно без активного участия граждан и устойчивой правовой культуры в обществе. Просветительская работа в сфере ПДД – это не просто дополнение к административному воздействию, а стратегический инструмент снижения аварийности на дорогах.

Особое значение имеет правовое просвещение среди молодежи и начинающих водителей. Проведение лекций, интерактивных занятий, конкурсов и социально направленных акций в школах, колледжах и вузах позволяет формировать ответственное отношение к дорожным правилам ещё до получения водительского удостоверения. Вовлечение детей и подростков через игровые и медийные форматы способствует закреплению базовых моделей безопасного поведения.

Важно активно использовать площадки социальных сетей и цифровых коммуникаций. Краткие видеоролики, визуализация последствий правонарушений, вовлекающий контент в TikTok, Instagram и YouTube позволяют эффективно охватывать широкие аудитории, особенно молодое поколение. Важным направлением становится и активное вовлечение самих граждан в профилактику правонарушений, в том числе через механизмы общественного контроля: фиксация нарушений на мобильные устройства, участие в «народном мониторинге» дорожной инфраструктуры, обратная связь через специализированные приложения и электронные порталы. Это усиливает чувство гражданской ответственности и повышает уровень доверия к правоохранительным структурам [8].

Исследование показало, что административная полиция играет ключевую роль в системе обеспечения безопасности дорожного движения. Её деятельность регулируется разветвлённой нормативно-правовой базой и включает как надзорные, так и профилактические функции. Вместе с тем, эффективность этой деятельности ограничивается рядом проблем: неравномерной технической оснащённостью, кадровым дефицитом, слабой межведомственной координацией и высоким уровнем повторяемости нарушений.

Анализ практики указывает на необходимость пересмотра отдельных положений действующего законодательства, обновления подходов к профилактике, усилению цифровизации и повышения прозрачности административных процедур. Прогнозирование рисков, адресная профилактика и интеграция аналитических систем в повседневную работу должны стать устойчивыми стандартами.

Наряду с этим особое значение приобретает правовое просвещение и участие граждан в формировании культуры законопослушного поведения на дорогах. Только при условии скоординированных усилий со стороны государственных структур, правоохранительных органов и общества можно достичь устойчивого снижения аварийности и повышения дорожной дисциплины.

Литература:

1. Послание Президента Республики Казахстан Касым-Жомарта Токаева народу Казахстана «Экономический курс Справедливого Казахстана» от 1 сентября 2023 года. – [Электронный ресурс]. URL: <https://www.akorda.kz>
2. Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях от 5 июля 2014 года № 235-V ЗРК. – [Электронный ресурс]. URL: <https://adilet.zan.kz>
3. Министерство внутренних дел Республики Казахстан. Раздел «Цифровизация деятельности МВД». – [Электронный ресурс]. URL: <https://www.gov.kz/memleket/entities/mvd/activities/92?lang=ru>
4. МВД РК. Аналитическая справка по повторяемости административных правонарушений в сфере дорожного движения. – Астана, 2023. – [Электронный ресурс]. URL: <https://www.gov.kz>
5. МВД РК. Аналитическая справка по ДТП и административным правонарушениям. – Астана, 2024. – [Электронный ресурс]. URL: <https://www.gov.kz>
6. Министерство цифрового развития, инноваций и аэрокосмической промышленности РК. Доклад о цифровой трансформации в секторе общественной безопасности. – Астана, 2024.
7. Концепция развития правоохранительной системы Республики Казахстан до 2030 года. – Астана, 2023. – [Электронный ресурс]. URL: <https://www.gov.kz>
8. МВД РК. Национальный план мероприятий по формированию культуры безопасного дорожного движения на 2023–2025 годы. – Астана, 2023.



МУХАМЕТКАЛИ

Алишер Ануарович

старший преподаватель кафедры

общеобразовательных дисциплин

Алматинской академии МВД Республики Казахстан

им. М. Есбулатова, магистр истории, м.г.н.

АВТОНОМИЯ И КОНТРОЛЬ: ФИЛОСОФИЯ СВОБОДЫ И РЕГУЛИРОВАНИЯ В ДОРОЖНОМ ДВИЖЕНИИ

Современное дорожное движение – это пространство, в котором индивидуальная автономия и общественный контроль находятся в состоянии сложного взаимодействия. Эта статья предлагает философский анализ феномена дорожного регулирования, рассматривая его не как простую техническую или правовую систему, а как социально-философский феномен, в котором пересекаются идеи свободы, дисциплины, морали и технологии. Используются концепции И. Канта, Дж.С. Милля, Т. Хоббса, М. Фуко, а также современные дискуссии о цифровом надзоре, понятии дисциплины, биовласти, гражданской ответственности и автономных автомобилей, и алгоритмическом управлении.

Дорожное движение представляет собой парадоксальную сферу, в которой свобода перемещения сосуществует с необходимостью строжайшего регулирования. Водителям предоставляется автономия выбора маршрута, стиля вождения и скорости – но исключительно в пределах всё более сложной системы сигналов, ограничений и автоматизированного контроля. Это рождает философский вопрос: является ли дорожное регулирование формой угнетения или необходимым условием свободы в пространстве, где автономия одного неизбежно граничит с автономией другого? Сложный танец между автономией и контролем является фундаментальным аспектом дорожного движения, требующим тщательного философского осмысления свободы и регулирования [1, с. 655-672].

Анализ дорожного движения предполагает изучение сложного взаимодействия между индивидуальными свободами и общественными ограничениями, а также того, как эти силы формируют поведение водителей, пешеходов и других участников дорожного движения. Такое исследование требует глубокого понимания этических аспектов, последствий для государственной политики и меняющегося технологического ландшафта [2, с. 1-74]. Понятие автономии в контексте дорожного движения относится к способности индивидов самостоятельно принимать решения и действовать соответственно, тогда как контроль означает механизмы и системы, направленные на регулирование поведения и обеспечение безопасности [3, с. 203-213].

Иммануил Кант в «Основах метафизики нравственности» утверждал, что свобода не означает произвольность, а представляет собой способность действовать по универсально применимому моральному закону [4, с. 175]. Применительно к дорожному движению это означает: водитель по-настоящему свободен не тогда, когда игнорирует правила, а тогда, когда следует им осознанно, из уважения к другим участникам. Автономия на дороге – это не анархия. Это способность самостоятельно подчиняться закону, разделённому с другими. Как и в моральной сфере, здесь действует императив: поступай так, чтобы максимы твоего поведения могли стать всеобщим законом, например: не проезжай на красный свет, поскольку ожидаешь, что и другие не будут. Понимание тонкой взаимосвязи между автономией и контролем имеет решающее значение для достижения баланса между индивидуальной свободой и коллективным благом [5, с. 222-235].

Это требует признания внутренних противоречий, возникающих, когда личная автономия может вступать в конфликт с общественной безопасностью, а также поиска справедливых и

уравновешенных решений этих конфликтов [3, с. 203-213]. Стремление к созданию автономных транспортных средств отражает амбиции по минимизации участия человека в управлении автомобилем, обещая больший комфорт и общественную выгоду [6, с. 900-918]. Однако это также порождает серьезные этические вызовы, особенно в контексте алгоритмов принятия решений, которые сталкиваются со сложными моральными дилеммами [7, с. 113-129].

Джон Стюарт Милль в эссе «О свободе» формулирует так называемый «принцип непричинения вреда»: ограничения допустимы лишь в той мере, в какой они предотвращают вред другим [8, с. 220]. Дорожные правила идеально соответствуют этой логике: они не вмешиваются в личную жизнь, но строго ограничивают действия, способные привести к ущербу, будь то авария, помеха или создание опасности. Следовательно, дорожное регулирование – это либеральная форма сдерживания агрессии и хаоса. Оно защищает свободу каждого, ограничивая лишь ту свободу, которая угрожает другим. Баланс между индивидуальной свободой и общественной безопасностью в дорожном движении связан со сложными этическими вопросами. Хотя водители должны обладать автономией в принятии решений, их действия не должны подвергать опасности ни их самих, ни других [9, с. 4698-4704]. Принципы утилитаризма, деонтологии и этики добродетелей предлагают разные взгляды на решение этих моральных дилемм. Утилитаризм утверждает, что действия должны приносить наибольшее счастье и благополучие, деонтология делает акцент на моральных обязанностях и правилах, а этика добродетелей сосредоточена на воспитании у водителей моральных качеств и черт характера [10, с. 243-257].

Мишель Фуко в работе «Надзирать и наказывать» описал рождение дисциплинарных обществ, где контроль осуществляется не только законами, но и пространственной организацией, наблюдением и внутренним самоконтролем [11, с. 368]. Улица, перекрёсток, камеры видеонаблюдения, разметка и дорожные знаки – всё это можно рассматривать как инструменты «микрופизики власти», направленные на производство послушных тел. В этом смысле дорога – не просто инфраструктура, а поле действия дисциплинарной власти. Мы подчиняемся не потому, что боимся наказания, а потому что внутренне впитали режим саморегуляции.

Таким образом, безопасность становится не только вопросом внешней нормы, но и внутренней привычки. Главная цель регулирования дорожного движения – снижение числа аварий и смертей, что может потребовать ограничения личных свобод. Например, обязательное использование ремней безопасности ограничивает автономию личности, но доказано, что оно спасает жизни и снижает тяжесть травм. Аналогично, законы о запрете вождения в состоянии алкогольного опьянения ограничивают свободу употреблять алкоголь и садиться за руль, но жизненно важны для предотвращения ДТП и защиты других участников движения. Достижение баланса между индивидуальными свободами и общественной безопасностью требует тщательной оценки выгод и издержек различных подходов к регулированию. Кроме того, транспортные ведомства несут ответственность за защиту уязвимых участников дорожного движения, включая пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов, которые подвергаются повышенному риску травм и гибели в случае аварий. Контроль в дорожном движении реализуется через многоаспектную нормативную систему, охватывающую законы о движении, проектирование инфраструктуры и технологические вмешательства.

Эти механизмы направлены на поддержание порядка, предотвращение аварий и обеспечение эффективного перемещения людей и грузов [12, с. 15-23]. Вместо противопоставления автономии и контроля стоит говорить об их взаимодействии в понятии ответственности. Ответственный участник дорожного движения – это субъект, осознающий границы своей свободы и принимающий на себя обязанность действовать с учётом других. Такая позиция синтезирует кантовскую автономию и фукоистскую дисциплину в модель «ответственной автономии». Поддержание устойчивой культуры безопасного вождения требует не только правовых и технических мер, но и этического воспитания, в котором ответственность преподносится не как ограничение, а как форма зрелости. Регуляции касаются различных аспектов поведения на дороге: ограничения скорости, светофоры, правила движения, а инфраструктура – такие как дороги, мосты и знаки – физически направляют поток транспорта.

Развитие цифровых систем (радаров, камер, систем распознавания лиц и ИИ-аналитики) трансформирует сам характер контроля. Появляется не столько надзор, сколько «предиктивное

управление» – предотвращение нарушений до их совершения. Здесь возникает опасность утраты автономии в пользу алгоритмического управления. Новые технологии, такие как интеллектуальные транспортные системы и автономные автомобили, добавляют дополнительные уровни контроля с помощью датчиков, алгоритмов и сетей связи [13, с. 343]. По мере того, как системы искусственного интеллекта всё чаще принимают решения самостоятельно, крайне важно учитывать этические и правовые последствия их действий [9, с. 4698-4704].

В контексте дорожного движения автономия выходит за пределы индивидуального водителя и охватывает сами транспортные средства, особенно с появлением технологий автономного вождения. Возрастающая автономия автомобилей представляет собой смену парадигмы, требующую переоценки традиционных нормативных рамок и этических соображений [14, с. 511-529].

Автомобили, оснащенные автономными возможностями, могут точно воспринимать окружающую среду, принимать решения в реальном времени и надежно функционировать без вмешательства человека [12, с. 15-23].

Такие машины могут полностью брать на себя управление или помогать водителю для обеспечения безопасности движения [15, с. 189-194]. Эти достижения обещают повысить безопасность дорожного движения за счет сокращения числа аварий, вызванных человеческой ошибкой, улучшить поток транспорта и расширить мобильность для людей, неспособных самостоятельно управлять транспортом [16].

Анализ этих возможностей требует критического рассмотрения способов проектирования, тестирования и внедрения таких систем, чтобы они соответствовали человеческим ценностям и общественным целям [17, с. 267-279]. Появление автономных автомобилей влечет за собой новые этические вызовы, особенно в ситуациях, когда аварии неизбежны. Программирование машин для принятия решений в таких сценариях поднимает серьёзные моральные вопросы, требующие внимательного анализа [7, с. 113-129].

Полноценная реализация потенциала автономной мобильности зависит от готовности общества принять эти технологии, что подчеркивает важность решения этических проблем и укрепления доверия [18, с. 34-43]. Алгоритмическое принятие решений в автономных автомобилях порождает множество этических проблем, способных привести к новым рискам для безопасности и дискриминационным последствиям [19, с. 289-302]. Такие автомобили принимают решения в реальном времени на основе данных с датчиков и алгоритмов, что может приводить к непредвиденным результатам или предвзятости [20, с. 45-61].

Например, алгоритмы могут отдавать приоритет безопасности пассажиров внутри автомобиля в ущерб пешеходам, либо принимать решения, которые непропорционально затрагивают отдельные социальные группы [21]. Алгоритмы не просто технические устройства, а участники этически нагруженных ситуаций, в которых их действия могут иметь критические последствия для жизни и благополучия людей.

Например, алгоритмы автономных транспортных средств встает перед дилеммами, аналогичными знаменитой «проблеме вагонетки»: должны ли они минимизировать общее число жертв, жертвуя пассажиром ради пешеходов? Или наоборот – охранять «жизнь водителя» любой ценой? Эти вопросы нельзя решить чисто инженерными средствами, они требуют нормативной и философской проработки [21]. Поэтому крайне важно установить чёткие этические стандарты и руководства по проектированию и внедрению автономных транспортных средств.

Прозрачность и подотчётность необходимы для того, чтобы алгоритмы были справедливыми, беспристрастными и соответствовали общественным ценностям.

Этические соображения играют центральную роль в управлении дорожным движением, поскольку решения, принимаемые политиками, инженерами и самими водителями, могут оказывать глубокое влияние на человеческую жизнь и благополучие. Законы и правила дорожного движения разрабатываются с целью обеспечения безопасности, но в то же время отражают лежащие в их основе этические ценности и приоритеты [22]. Определение допустимого уровня риска, распределение ресурсов на улучшение безопасности и балансировка конкурирующих интересов – это все этические задачи, которые необходимо решать в рамках управления дорожным движением. Как отметил Бек, мы вынуждены принимать решения об использовании технологий, последствия которых не можем полностью предсказать [23, с. 93].

Отношения между свободой и регулированием в дорожном движении носят динамический и многогранный характер, и каждое из этих начал влияет на другое. Регуляции могут как расширять, так и ограничивать свободу личности, в зависимости от того, как они разработаны и реализованы. Например, законы, повышающие безопасность, могут фактически расширить свободу водителей, снижая риск ДТП, тогда как ограничения скорости ограничивают возможность передвигаться с желаемой скоростью. Согласно Томасу Хоббсу, свобода означает отсутствие внешних препятствий, а закон же – это запрет, и потому он ограничивает свободу [24, с. 138].

Поиск оптимального баланса между свободой и регулированием требует постоянной переоценки и адаптации к меняющимся условиям, особенно в условиях технологических трансформаций транспортной среды. По мере распространения автономных автомобилей нормативные рамки должны эволюционировать, чтобы учитывать уникальные вызовы и возможности, которые они создают [21]. Многоступенчатая система утверждения и мониторинга, аналогичная той, что используется Управлением по контролю за продуктами и лекарствами США (FDA), может стать примером динамичного регулирования [14, с. 511-529].

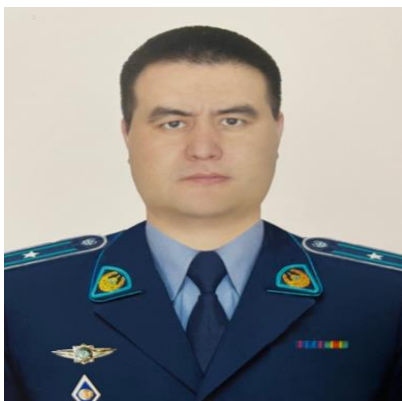
Современное дорожное движение – это не просто техническая система, а пространство пересечения моральных, политических и технологических практик. Здесь разворачивается борьба между индивидуальной автономией и необходимостью коллективной безопасности, между контролем и доверием, между дисциплиной и свободой. Как показал анализ с опорой на идеи Канта, Милля, Фуко и современных исследований, регулирование дорожного движения может быть одновременно инструментом свободы и механизмом подчинения.

Кантовская идея автономии как самозаконотворчества демонстрирует, что подчинение правилам не всегда является утратой свободы – оно может быть её высшей формой. Милль помогает оправдать ограничения через предотвращение вреда, а Фуко напоминает о скрытых механизмах власти и самоконтроля, которые встроены в саму структуру движения. Новые вызовы, связанные с автономным транспортом, требуют обновлённой этики, в которой контроль алгоритмов и цифровое регулирование должны быть прозрачны, подотчётны и согласованы с базовыми правами человека. Философия дорожного движения – это не курьёз и не тривиальное применение теории. Это реальное поле, где проверяются границы свободы, ответственности и справедливости. В эпоху искусственного интеллекта, цифрового контроля и массовой мобильности это поле становится ареной, где философия обязана быть практически применимой, нормативно обоснованной и технологически осведомлённой.

Литература:

1. Dunn M. Autonomy and traffic: Freedom in regulated spaces // *Journal of Applied Philosophy*. – 2021. Vol.38, No.4. – P. 655-672.
2. Smith B.W. Automated driving and product liability // *Michigan State Law Review*. – 2020. No.1. – P. 1-74.
3. Cribb A., Gewirtz S. Unpacking autonomy and control in education: Some conceptual and normative groundwork for a comparative analysis // *European Educational Research Journal*. – 2007. Vol.6, No.3. – P. 203-213.
4. Кант И. Основы метафизики нравственности / пер. с нем. А. Ф. Гриненко. – М.: Наука, 1990. – С. 175. (Ориг. изд.: *Grundlegung zur Metaphysik der Sitten*, 1785).
5. Niemiec R.M., Rashid T., Spinella M. Strong mindfulness: Integrating mindfulness and character strengths // *Journal of Mental Health Counseling*. – 2010. Vol.32, No.3. – P. 222-235.
6. Rasouli A., Tsotsos J. K. Autonomous vehicles that interact with pedestrians: A survey of theory and practice // *IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems*. – 2019. Vol.21, No.3. – P. 900-918.
7. Wani T.A., Ahanger T.A., & Kumar R. (2024). Ethical implications of AI decision-making in autonomous vehicles. *Journal of Ethics in Transportation*, 5(2), – С. 113-129.
8. Милль Дж.С. О свободе / пер. с англ. А. М. Эткинда. – М.: Наука, 1993. – С. 220. (Ориг. изд.: *On Liberty*, 1859).
9. Dignum V. Responsible autonomy // *Proceedings of the Twenty-Sixth International Joint Conference on Artificial Intelligence (IJCAI-17)*. – 2017. – P. 4698-4704.

10. Xue L., Pang B. A comparative study of moral theories for autonomous driving: Utilitarianism, deontology, and virtue ethics // *AI & Society*. – 2022. Vol.37, No.2. – P. 243-257.
11. Фуко М. Надзирать и наказывать: Рождение тюрьмы / пер. с фр. В.П. Сильвестрова, Н.Е. Шматко. – СПб.: Наука, 1999. – С. 368. (Ориг. изд.: *Surveiller et punir*, 1975).
12. Atakishiyev A., Mamedov K., & Abasov T. (2021). Intelligent transport systems: Current state and perspectives. *Transportation Research Procedia*, 52, – С. 15-23.
13. Rojas-Rueda D., de Nazelle A., Tainio M., & Nieuwenhuijsen M. J. (2020). The health risks and benefits of cycling in urban environments compared with car use: Health impact assessment study. *British Medical Journal*, 343, d4521.
14. London A.J., & Danks D. (2018). Artificial intelligence and the future of road safety. *Philosophy & Technology*, 31 (4), – С. 511-529.
15. Divakarla P., Sharma S., & Thakur M. (2019). Autonomous vehicles and challenges of safety and ethics. *International Journal of Scientific Research and Review*, 8 (1), – С. 189-194.
16. Stateczny A., Sliwczynski B., & Rzepnikowska I. (2021). Artificial intelligence in autonomous transport systems: Challenges and opportunities. *Sensors*, 21 (3), 1076.
17. Zhu J., Zhang X., & Fang Y. (2021). Designing AI-driven transport systems: Socio-ethical implications. *AI and Ethics*, 1 (3), – С. 267-279.
18. Tan K., & Leon-Garcia A. (2018). Toward autonomous and trustable smart mobility systems. *Computer*, 51 (12), – С. 34-43.
19. Krontiris I., Freiling F.C., & Müller G. (2020). Ethical challenges in self-driving car decision-making. *Ethics and Information Technology*, 22 (4), – С. 289-302.
20. Malheiro B., Ferreira L., Lima R. Ethical decision-making in autonomous driving: Avoiding algorithmic bias // *Journal of Ethical AI and Robotics*. – 2025. Vol.3, No.1. – P. 45-61.
21. Lim H.S.M., & Taeihagh A. (2019). Algorithmic Decision-Making in AVs: Understanding Ethical and Technical Concerns for Smart Cities. *Sustainability*, 11 (20), 5791.
22. Hu Z. (2020). Analysis of Autonomous Vehicle Safety Constraints Based on Systems-Theoretic Process Analysis. *Journal of Physics Conference Series*, 1650 (3), 32137.
23. Бек У. Общество риска: На пути к другому модерну / пер. с нем. А.В. Погорельского. – М.: Прогресс-Традиция, 2000. – С. 384.
24. Хоббс Т. Левиафан, Материя, форма и власть государства церковного и гражданского / пер. с англ. М. М. Соколова. – М.: Канон, 2001. – С. 512. (Ориг. изд.: *Leviathan*, 1651).



ТОЙЛЫЕВ

Төленді Мұхитұлы

Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы
Алматы академиясы әкімшілік-құқықтық пәндер
кафедрасының аға оқытушысы,
З.ғ.м, полиция майоры

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНДАҒЫ ЖОЛ ҚАУІПСІЗДІГІНІҢ ӨЗЕКТІ МӘСЕЛЕЛЕРІ

1. Апаттылық бойынша статистикалық талдау

Ішкі істер министрлігінің 2024 жылғы деректері бойынша, елімізде 31600-ден астам жол-көлік оқиғасы тіркеліп, салдарынан шамамен 2579 адам қайтыс болып, 30000-нан астам адам түрлі жарақат алған. Бұл көрсеткіштер Еуропа аймағындағы елдермен салыстырғанда әлдеқайда жоғары.

Азия көлік зерттеулері обсерваториясының мәліметінше, Қазақстан жолдарындағы өлім-жітім деңгейі 100000 адамға шаққанда 12,2 оқиғаға тең, бұл орта табысты елдер деңгейінен жоғары. Әсіресе, жаяу жүргіншілер, велосипедшілер және балалар сияқты әлсіз жол пайдаланушыларға қатысты статистика алаңдатады.

2. Жоғары апаттылықтың негізгі себептері

2.1. Адам факторлары

Жол-көлік оқиғаларының 90%-дан астамы адам факторына байланысты:

- жылдамдықты шектеуден асыру (24%);
- маневр жасау ережелерін бұзу (18%);
- қарсы бағытқа шығу (5%);
- мас күйінде көлік жүргізу (6%).

Көлік жүргізу мәдениетінің төмендігі, жолдағы агрессивті мінез-құлық, жол ережелерін елемей – көптеген жүргізушілердің негізгі сипаттамасы болып отыр.

2.2. Көлік құралдарының техникалық жағдайы

Қазақстандағы автопарктің едәуір бөлігі – қазіргі қауіпсіздік талаптарына сай келмейтін ескі көліктер. Тежегіш жүйесінің, руль басқаруының ақауы, қауіпсіздік белдіктері мен жастықтарының болмауы салдарынан орын алған жол апаттары жиі тіркеледі.

2.3. Инфрақұрылымдық мәселелер

Республикалық және жергілікті маңызы бар жолдардың көпшілігі жөндеуді қажет етеді. Инфрақұрылымдағы проблемаларға мыналар жатады:

- жарықтандырудың болмауы;
- сапасыз жол белгілері мен жолақтар;
- жол белгілерінің және қорғаныс тосқауылдарының жетіспеушілігі;
- магистраль жолдарда демалыс орындары мен тұрақтардың болмауы;
- жол жамылғысының тозуы мен шұңқырлар.

Ауылдық жерлерде жаяу жүргіншілер өткелдерінде жарық пен бағдаршамның болмауы – жаяу жүргіншілер арасындағы өлім-жітімнің басты себептерінің бірі.

3. Мемлекеттік шаралардың тиімділігін талдау

Қазақстан Республикасы Үкіметі жол қауіпсіздігін арттыруға бағытталған бірнеше бағдарламаларды іске асыруда, атап айтқанда:

- «Нұрлы жол» бағдарламасы;
- Qorgau секілді автоматты құқықбұзушылықты тіркеу жүйелерін енгізу;
- Жүргізушілерді оқыту жүйесін жетілдіру;
- Жол қозғалысы ережелерін бұзғандарға жауапкершілікті арттыру.

Интеллектуалды бейнебақылау жүйелерін енгізу, патрульдік экипаждардың санын арттыру сияқты оң үрдістерге қарамастан, алдын алу мен қадағалау жүйесі өңірлер бойынша біркелкі дамып жатқан жоқ.

4. Халықаралық тәжірибе және жетілдіру ұсыныстары

Жол-көлік оқиғалары деңгейі төмен елдердің (Швеция, Нидерланды, Жапония) тәжірибесі «Vision Zero» стратегиясының тиімділігін көрсетеді. Бұл стратегия мыналарды қамтиды:

- адамның өмірін сақтауға басымдық беру;
- жүргізушілердің қателіктері кезінде өлім қаупін азайтатын жолдарды жобалау;
- техникалық құралдарды қолдану: бөлгіш тосқауылдар, жаяу жүргіншілерге арналған

көпірлер, орташа жылдамдықты бақылау жүйелері.

Талдау нәтижелері бойынша мынадай ұсыныстар әзірленді:

1. 2030 жылға дейінгі ұлттық жол қауіпсіздігі стратегиясын әзірлеу және енгізу;
2. Көліктердің техникалық жағдайына бақылауды күшейту;
3. Көлік инфрақұрылымының қауіпсіздігін міндетті түрде сертификаттау;
4. БАҚ және білім беру мекемелері арқылы жолдағы қауіпсіз мінез-құлықты насихаттау;
5. Қалалық мобильділік пен қоғамдық көлікті дамытып, жеке көлікке балама ұсыну.

Қорыта келгенде, Қазақстан Республикасында жол қауіпсіздігі мәселесі кешенді, ведомствоаралық тәсілді қажет етеді. Бұл инфрақұрылымды жаңғыртуды, жол қозғалысына қатысушылардың жауапкершілігін арттыруды және инновациялық технологияларды белсенді қолдануды қамтиды.

Жолдағы қауіпсіздік – тек мемлекеттің ғана емес, әрбір азаматтың да міндеті. Жүргізу мәдениетін көтеру және жол ережелеріне құрметпен қарау апаттарды азайту мен адам өмірін сақтау жолындағы негізгі фактор болып табылады.

Әдебиет:

1. Бекмағамбетов М.М. Автомобильный транспорт Казахстана: этапы становления и развития. – Алматы: Транспорт, 2021. – С. 216.
2. Мирасов А. Аналитические материалы по вопросам дорожной безопасности // Газета «Литер» – Режим доступа: <https://www.liter.kz> – Дата обращения: 13.06.2025.



КОЙШКЕН

Ануар Талгатович

старший преподаватель кафедры
административно-правовых дисциплин
Алматинской академии МВД Республики Казахстан
им. М. Есбулатова, м.ю.н., майор полиции

АДМИНИСТРАТИВНЫЕ МЕРЫ КАК ИНСТРУМЕНТ ПРОФИЛАКТИКИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Безопасность дорожного движения (БДД) – важнейший элемент общественной безопасности и правопорядка. В условиях роста количества автотранспорта и увеличения интенсивности движения, вопросы обеспечения безопасности на дорогах приобретают приоритетное значение. Правовые основы, регулирующие данную сферу, создают рамки для эффективного взаимодействия государства, граждан и организаций, направленного на профилактику дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и минимизацию их последствий.

Основу правового регулирования в области дорожной безопасности в Казахстане составляют следующие нормативные акты:

- Закон Республики Казахстан «О дорожном движении»;
- Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях;
- Правила дорожного движения Республики Казахстан;
- Постановления Правительства и приказы МВД, регулирующие технический осмотр, регистрацию транспорта, лицензирование деятельности в сфере перевозок и др.

Закон «О дорожном движении» определяет принципы государственной политики в области БДД, обязанности участников движения, полномочия государственных органов и ответственность за нарушения.

Основным органом, обеспечивающим реализацию государственной политики в сфере дорожной безопасности, является Министерство внутренних дел Республики Казахстан. Его функции включают:

- контроль за соблюдением Правил дорожного движения;
- регистрация транспортных средств и проведение технического осмотра;
- организация профилактической работы и участие в расследовании ДТП;
- разработка нормативных актов и участие в межведомственных комиссиях по БДД.

Кроме того, важную роль играют органы местного самоуправления, а также уполномоченные государственные органы в сфере транспорта, здравоохранения и образования.

Административные меры – важнейший инструмент правового воздействия в целях профилактики ДТП. К таким мерам относятся:

- предупреждение за нарушения ПДД;
- административные штрафы за нарушения ПДД;
- лишение права управления транспортным средством;
- административное задержание водителей в случае грубых нарушений (управление в состоянии опьянения, отказ от освидетельствования и др.);
- запрещение эвакуация транспортных средств и отстранение от управления.

Эти меры имеют как карательную, так и превентивную направленность, формируя у участников дорожного движения правосознание и культуру вождения.

Наряду с мерами принуждения важное значение имеет профилактика правонарушений и формирование правовой культуры. Государственные органы, образовательные учреждения, неправительственные организации проводят:

- информационно-разъяснительную работу среди водителей и пешеходов;

- обучение детей и молодежи правилам безопасного поведения на дороге;
- мероприятия по популяризации ответственного вождения (социальные ролики, акции);
- мониторинг состояния улично-дорожной сети.

Воспитание законопослушных участников дорожного движения – важная составляющая устойчивой правовой системы.

Обеспечение безопасности дорожного движения – задача комплексная, требующая эффективного взаимодействия правовых, организационных и профилактических механизмов. Правовые основы, заложенные в законодательстве Республики Казахстан, создают фундамент для устойчивого и последовательного развития системы БДД. Их дальнейшее совершенствование и реализация являются важным условием снижения аварийности и обеспечения защиты жизни и здоровья граждан на дорогах страны.

Административные меры представляют собой важнейший элемент правового механизма охраны общественного порядка и обеспечения законности. Эти меры применяются уполномоченными органами к лицам, совершившим административные правонарушения, и направлены на предупреждение новых правонарушений, восстановление нарушенного порядка, а также воспитательное воздействие на правонарушителей. В данной статье рассматриваются основные виды административных мер и порядок их применения в соответствии с законодательством Республики Казахстан.

Административные меры – это юридически закреплённые способы воздействия государства в лице уполномоченных органов на физических и юридических лиц, нарушивших нормы административного права. Их цель – не только наказание, но и предупреждение, предотвращение и пресечение правонарушений.

Основой применения административных мер служит Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях (КоАП РК), в котором перечислены виды мер, основания, процедура их применения и процессуальные гарантии участников.

Административные меры подразделяются на:

- меры административного наказания,
- меры обеспечения производства по делу,
- меры профилактического и предупредительного характера.

Административные наказания

Это меры ответственности, применяемые к лицам, признанным виновными в совершении административного правонарушения. Согласно КоАП РК, к ним относятся:

- предупреждение;
- административный штраф;
- конфискация орудий правонарушения или предмета правонарушения;
- лишение специального права (например, права управления транспортным средством);
- административный арест;
- выдворение за пределы Республики Казахстан иностранцев или лиц без гражданства;
- приостановление деятельности (для юридических лиц).

Каждое наказание применяется в зависимости от тяжести и характера правонарушения, а также личности правонарушителя.

Меры обеспечения производства по делу они направлены на создание условий для эффективного разбирательства и исполнения решений:

- административное задержание;
- личный досмотр, досмотр вещей, транспорта;
- изъятие вещей и документов;
- отстранение от управления транспортом;
- освидетельствование на состояние алкогольного опьянения.

Применение данных мер должно быть строго обосновано и оформлено в соответствии с установленной процедурой.

Профилактические меры используются в целях предупреждения правонарушений и включают:

- проведение профилактических бесед;
- вынесение предписаний об устранении нарушений;

- постановка на профилактический учет;
- направление уведомлений и предупреждений.

Порядок применения административных мер процедура применения мер регулируется процессуальными нормами КоАП РК и включает следующие этапы:

- Установление факта правонарушения – проводится проверка, опросы, сбор доказательств.
- Составление протокола – обязательный документ, фиксирующий обстоятельства дела.
- Рассмотрение дела – орган или должностное лицо рассматривает материалы и принимает решение.
- Вынесение постановления – акт, в котором фиксируется применяемая мера.
- Оповещение лица – правонарушителю разъясняются его права, порядок обжалования.
- Исполнение меры – в рамках предусмотренных сроков и условий.

Гарантии прав при применении административных мер административное законодательство предусматривает ряд гарантий прав и свобод правонарушителей:

- право на защитника;
- право обжаловать действия должностных лиц и вынесенные постановления;
- право на ознакомление с материалами дела;
- право на участие в рассмотрении дела;
- соблюдение сроков, установленных для административных процедур;
- запрет повторного наказания за одно и то же правонарушение.

Эти гарантии способствуют обеспечению справедливости, законности и недопущению произвола со стороны органов власти.

Административные меры являются важным инструментом правового воздействия в системе публичного управления. Их классификация и процедура применения позволяют эффективно реагировать на правонарушения, обеспечивать профилактику и защиту общественного порядка. При этом соблюдение процессуальных норм и гарантий прав участников административного производства является необходимым условием законности и правопорядка.

Административные меры играют ключевую роль в предупреждении ДТП. Их профилактическая эффективность выражается в:

- снижении числа повторных правонарушений;
- формировании у водителей дисциплины и ответственности;
- повышении уровня правовой грамотности участников движения;
- снижении смертности и травматизма на дорогах.

Также внедрение автоматизированных систем фиксации нарушений (камеры, радары) усилило неотвратимость наказания, что положительно сказалось на соблюдении ПДД.

Однако административные меры наиболее действенны в сочетании с:

- информационно-просветительской работой;
- инфраструктурными мерами (улучшение дорожной разметки, освещения);
- совершенствованием законодательства;
- повышением культуры поведения участников дорожного движения.

Административные меры в сфере дорожного движения – это не просто инструмент наказания, а важнейшее средство профилактики правонарушений и защиты жизни граждан. Их надлежащее применение требует не только профессионализма сотрудников органов внутренних дел, но и устойчивой правовой культуры всех участников дорожного движения. Повышение эффективности данных мер возможно при постоянной правовой модернизации, технологическом оснащении системы контроля и активном взаимодействии государства и общества.

Пути совершенствования административных мер и их профилактическое значение являются важным инструментом государственного управления и поддержания общественного порядка. Они направлены не только на наказание за совершённые правонарушения, но и на предупреждение новых. Однако в условиях современной правовой системы и роста количества административных правонарушений возникает необходимость в переосмыслении подходов к этим мерам, их модернизации и адаптации к актуальным вызовам общества. Повышение эффективности административных санкций возможно лишь при условии их разумного и адресного применения, а также при наличии профилактической направленности.

В системе административных мер на сегодняшний день преобладает практика применения штрафов, что во многом связано с их универсальностью и простотой в реализации. Однако практика показывает, что штрафы не всегда достигают цели перевоспитания правонарушителя или снижения повторяемости нарушений. В особенности это касается лиц, систематически нарушающих нормы, либо тех, для кого уплата штрафа не представляет трудности. В то же время для социально уязвимых слоёв населения штрафы могут стать чрезмерным наказанием, не соответствующим тяжести деяния. Это говорит о необходимости персонализации мер – их соразмерности характеру правонарушения, личности нарушителя и его материальному положению.

Совершенствование административных мер должно идти в направлении диверсификации видов наказаний. Необходимо активнее применять меры, альтернативные штрафу, такие как предупреждение, общественные работы, ограничение отдельных прав, поведенческое консультирование, а также обязательное прохождение образовательных курсов по теме нарушения. Эти формы наказания особенно важны в сферах, где требуется не столько репрессия, сколько коррекция поведения и повышение правосознания, например, в сфере дорожной безопасности, экологии, благоустройства и т.д.

Огромную роль играет своевременность применения административных мер и их неотвратимость. Лицо, совершившее правонарушение, должно быть уверено, что наказание будет неминуемым и справедливым. Это усиливает как общую, так и специальную превенцию. Кроме того, эффективным способом профилактики является внедрение систем электронного контроля, видеонаблюдения, автоматической фиксации правонарушений, что уже используется в ряде областей, например, в дорожной сфере.

Для повышения профилактического потенциала административных мер важно обеспечить прозрачность процедур, повышение доверия граждан к органам, их применяющим. Ответственность должна видеть, что меры принимаются объективно, без избирательности и в рамках закона. В этом контексте важна также правовая грамотность населения. Государство должно проводить разъяснительную работу, направленную на информирование граждан о видах ответственности, порядке её применения, а также способах правовой защиты.

Одним из направлений совершенствования является внедрение профилактических мероприятий до совершения правонарушения. К таким мерам можно отнести официальные предупреждения, профилактические беседы, предупреждения, уведомления о возможной ответственности. Они особенно действенны в отношении лиц, ранее не привлекавшихся к ответственности. При этом важно, чтобы такие меры были официально зафиксированы и носили не формальный характер воздействия, а правовой.

Важную роль в реализации эффективной административной политики играют кадры административных органов. От их квалификации, правовой культуры, объективности и умения работать с гражданами напрямую зависит, насколько меры будут восприниматься как справедливые и действенные. Поэтому необходимо постоянно повышать уровень подготовки должностных лиц, проводить тренинги по правам человека, антикоррупционные обучения и практические занятия по этике административного производства.

Таким образом, совершенствование административных мер должно быть направлено не на ужесточение репрессивной практики, а на создание сбалансированной системы, сочетающей справедливое наказание, эффективную профилактику и правовое воспитание. Только в таком случае административные меры смогут выполнять не только карательную, но и социально-воспитательную и предупредительную функции, укрепляя правопорядок и доверие граждан к закону.

Литература:

1. Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях от 5 июля 2014 года №235-V (с изменениями и дополнениями по состоянию на 2025 год).
2. Закон Республики Казахстан «О дорожном движении» от 17 июля 2015 года №333-V ЗРК.
3. Указ Президента Республики Казахстан «О Стратегии «Казахстан – 2050»: Новый политический курс состоявшегося государства» от 14 декабря 2012 года №949.

4. Комментарий к Кодексу Республики Казахстан об административных правонарушениях. – Алматы: Юрист, 2023.
5. Сагиндыкова А.Б. Административно-правовые меры предупреждения дорожно-транспортных происшествий // Право и государство. – 2022. №4. – С. 56-60.
6. Садыкова Г.К. Административное право Республики Казахстан. Учебник. – Нур-Султан: Фолиант, 2021. – С. 368.
7. Тлеулиева С.К. Административные меры обеспечения безопасности дорожного движения // Вестник КазНПУ им. Абая. Серия юридическая. – 2023. №2 (66). – С. 72-78.
8. Правила дорожного движения Республики Казахстан (утв. Постановлением Правительства РК от 13 ноября 2014 года №1196).
9. Отчёты Комитета административной полиции МВД РК по состоянию аварийности за 2023-2024 гг. (официальный сайт МВД РК: www.police.gov.kz).
10. Абдуллаев Р.К. Проблемы реализации административной ответственности за нарушения в сфере дорожного движения // Юридический вестник Казахстана. – 2021. №3. – С. 44-49.
11. Баймбетов А.К. Административное право Республики Казахстан. Общая часть. – Алматы: Норма-К, 2020. – С. 384.
12. Нурмагамбетов С.Е. Предупреждение правонарушений в сфере дорожного движения: теория и практика. – Астана: Академия МВД РК, 2022. – С. 212.
13. Тастемирова А.Ж. Роль административных наказаний в обеспечении безопасности на дорогах // Қоғам және құқық. – 2023. №1 (29). – С. 88-91.
14. Правила применения технических средств организации дорожного движения (утв. Приказом МВД РК от 2 февраля 2021 года №91).



ТУРЕНИЯЗОВА

Сания Жеткергенқызы

Қазақстан Республикасы ІІМ

М. Есболатов атындағы Алматы академиясы
әкімшілік-құқықтық пәндер кафедрасының
аға оқытушысы, з.ғ.м., полиция подполковнигі

БОЛАШАҚ ҰРПАҚ ҮШІН ҚАУІПСІЗ ЖОЛ: ЖАҢА ДӘУІРДІҢ ЖАУАПКЕРШІЛІГІ

Кіріспе Бүгінгі әлемде, біз өмір сүріп отырған заманда, болашақ ұрпақ үшін қауіпсіз жолды қамтамасыз ету – біздің басты міндетіміз. Жер бетіндегі ресурстардың шектеулігі, климаттың өзгеруі, экологиялық проблемалар мен әлеуметтік теңсіздік – осының бәрі бізден жауапкершілікті талап етеді. Бұл мақалада біз болашақ ұрпақ үшін қауіпсіз жолды қалай қамтамасыз етуге болатынын талқылаймыз. Болашақ ұрпақ үшін қауіпсіз жолды қамтамасыз ету – бұл тек қана біздің міндетіміз емес, сонымен қатар біздің қоғамымыздың, мәдениетіміздің және планетамыздың болашағы үшін қажетті шара.

Қазақ әдебиетінде де ұрпақ қамы, ел болашағы әрқашан маңызды тақырып болған. Абай Құнанбайұлының 38-қара сөзінде адам баласының рухани дамуы мен жауапкершілігі туралы айтылады: «Адам баласы адам баласынан ақыл, ғылым, ар, мінез деген нәрселермен озбақ». Мұнда ақыл мен ғылым арқылы ғана ұрпаққа жол ашуға болатыны көрініс табады. Жүсіп Баласағұнның «Құтты білік» еңбегінде де әділеттілік, тәртіп және болашаққа қызмет ету – мемлекеттің тұрақтылығының негізі ретінде суреттеледі.

Негізгі бөлім Бүгінде әлем көптеген экологиялық, әлеуметтік және экономикалық мәселелермен бетпе-бет келіп отыр. Осыған байланысты, біз тұрақты даму принциптерін ескере отырып, болашақ ұрпақтарға қауіпсіз, денсаулыққа зиянсыз және әділ қоғам қалдыруымыз қажет.

Қауіпсіз жол – тек көлік жолы емес, «Қауіпсіз жол» ұғымын тек тікелей көлік инфрақұрылымымен шектеуге болмайды. Бұл – Ақпараттық қауіпсіздік: Балалар мен жастардың интернеттегі қауіптерден қорғануы. Психологиялық қауіпсіздік: Мектептер мен отбасында зорлық-зомбылықсыз, сенімді орта құру. Экологиялық қауіпсіздік: Ауаның, судың және жердің тазалығы.

Білім беру қауіпсіздігі: Сапалы әрі тең қолжетімді біліммен қамтамасыз ету.

1. Экологиялық тұрақтылық: Экология – болашақ ұрпақтың өмір сүру сапасына тікелей әсер ететін фактор. Табиғи ресурстарды үнемді пайдалану, қайта өңдеу, жаңартылатын энергия көздеріне көшу – бұл экологиялық тұрақтылықты қамтамасыз етудің негізгі жолдары. Мысалы, күн және жел энергиясын пайдалану арқылы біз көміртегі шығарындыларын азайтып, экологиялық тепе-теңдікті сақтай аламыз. Экологиялық тұрақтылық – болашақ ұрпақ үшін қауіпсіз жолдың негізі. Табиғи ресурстарды тиімді пайдалану, экосистемаларды қорғау, және климаттың өзгеруіне қарсы күрес – бұл біздің планетамыздың денсаулығын сақтау үшін маңызды. Мысалы, 2015 жылы БҰҰ-ның Тұрақты даму мақсаттары қабылданды, олар экологиялық мәселелерді шешуге арналған. Бұл мақсаттар бізді табиғатты қорғауға және экологиялық жауапкершілікті арттыруға шақырады.

2. Білім беру мен ақпараттандыру: Болашақ ұрпақты экологиялық проблемалар мен олардың шешімдері туралы ақпараттандыру – маңызды қадам. Білім беру жүйесінде экология, тұрақты даму, және әлеуметтік жауапкершілік мәселелерін енгізу арқылы жастарды жауапты азаматтар ретінде тәрбиелеуге болады. Олардың экологиялық сауаттылығын арттыру, белсенді азаматтық позиция ұстануға ынталандыру – бұл біздің қоғамымыздың болашағы үшін маңызды. Білім беру – қоғамның дамуының кілті. Жас ұрпаққа сапалы білім беру арқылы біз оларға

экологиялық, әлеуметтік, және экономикалық мәселелерді шешуге көмектесеміз. Білім беру жүйесін жаңарту, STEM (ғылым, технология, инженерия, математика) пәндеріне баса назар аудару, және экологиялық білім беруді енгізу – бұл болашақ ұрпақтың қауіпсіздігі үшін маңызды қадамдар.

3. Әлеуметтік жауапкершілік: Әлеуметтік теңсіздікті жою – қауіпсіз жолдың тағы бір маңызды аспектісі. Кедейшілік, білімсіздік және денсаулық сақтау мәселелері болашақ ұрпақтың өмір сүру сапасына теріс әсер етеді. Сондықтан, әлеуметтік бағдарламаларды қолдау, білім беру мен денсаулық сақтау салаларын дамыту – бұл біздің борышымыз. Әрбір адамға тең мүмкіндік беру арқылы біз қоғамымызды мықты әрі тұрақты ете аламыз. Әлеуметтік жауапкершілік – қоғамның тұрақтылығын қамтамасыз етудің тағы бір маңызды аспектісі. Біз әрбір азаматтың құқықтары мен мүмкіндіктерін қорғап, теңдік пен әділдікті қамтамасыз етуіміз керек. Бұл әлеуметтік әділеттілікті, кедейлікпен күресті, және гендерлік теңдікті қамтиды. Мысалы, «Әлеуметтік кәсіпкерлік» концепциясы арқылы біз әлеуметтік мәселелерді шешуге бағытталған бизнес-модельдерді дамытуға мүмкіндік береміз.

4. Технологиялық инновациялар: Технологиялар – болашақтың негізі. Жаңа технологияларды дамыту мен енгізу арқылы біз экологиялық проблемаларды шешуге, ресурстарды тиімді пайдалануға, және өмір сүру сапасын арттыруға мүмкіндік аламыз. Жасанды интеллект, жасыл технологиялар, және цифрлық трансформация – бұл біздің болашағымызды жақсартуға арналған құралдар. Технологиялық инновациялар – болашақ ұрпақ үшін қауіпсіз жолды қамтамасыз етудің маңызды құралы. Жасыл технологиялар, жаңартылатын энергия көздері, және цифрлық трансформация – бұл біздің қоғамымызды жаңартуға және экологиялық тұрақтылықты қамтамасыз етуге көмектеседі. Мысалы, күн және жел энергиясын пайдалану арқылы біз дәстүрлі энергия көздеріне деген тәуелділікті азайта аламыз.

5. Халықаралық ынтымақтастық: Қазіргі әлемдегі проблемалар – жаһандық сипатқа ие. Климаттың өзгеруі, экологиялық проблемалар, және әлеуметтік теңсіздік мәселелерін шешу үшін халықаралық ынтымақтастық қажет. Елдер арасындағы серіктестік, тәжірибе алмасу, және бірлескен жобалар арқылы біз болашақ ұрпақ үшін қауіпсіз жолды қамтамасыз ете аламыз. Халықаралық ынтымақтастық – жаһандық мәселелерді шешудің кілті. Экологиялық проблемалар, климаттың өзгеруі, және әлеуметтік әділетсіздік тек бір елдің шегінде шешілмейді. Сондықтан, мемлекеттер арасында ынтымақтастықты нығайту, тәжірибе алмасу, және ортақ жобаларды іске асыру – бұл болашақ ұрпақ үшін қауіпсіз жолды қамтамасыз етудің маңызды аспектісі.

Қоғамның дамуы – тек бүгінгі күнмен емес, ертеңгі ұрпақпен де тығыз байланысты. Әр елдің міндеті – келешек буынға қауіпсіз, тұрақты және әділетті орта қалдыру. Бұл тек экология немесе экономикамен шектелмейді, ол – құқықтық мәдениет, жол қауіпсіздігі, цифрлық этика, білім беру сияқты көптеген салаларды қамтиды. Болашақ ұрпақтың өмір сүру сапасы қазіргі таңда қабылданып жатқан шешімдер мен заңдарға байланысты.

Заңнамалық негіздер: Қазақстан Республикасы Конституциясының 31-бабы қоршаған ортаны қорғауға ерекше назар аударады: «Мемлекет адам өмірі мен денсаулығына қолайлы қоршаған ортаны қорғауды мақсат етеді».

Сондай-ақ, «Жол жүрісі туралы» ҚР Заңы (2014 жылғы 17 сәуірдегі №194-V) жол қауіпсіздігін қамтамасыз етуде маңызды рөл атқарады. Бұл заңда балалардың жолда жүру ережелерін үйренуі, мектеп маңындағы қауіпсіздік шаралары, жылдамдықты шектеу, қоғамдық көліктердің міндеттері нақты көрсетілген. Сонымен қатар, «Тұрақты даму тұжырымдамасы», «Қазақстан-2050» стратегиясы, және Ұлттық қауіпсіздік тұжырымдамасы сияқты құжаттарда болашақ ұрпаққа қауіпсіз және сапалы өмір қалыптастыру идеясы кеңінен таралған.

Қорытынды Болашақ ұрпақ үшін қауіпсіз жолды қамтамасыз ету – бұл біздің жауапкершілігіміз. Экологиялық тұрақтылық, білім беру, әлеуметтік жауапкершілік, технологиялық инновациялар, және халықаралық ынтымақтастық – бұл біздің қоғамымыздың мықты әрі тұрақты болашағын қамтамасыз ету үшін қажетті элементтер. Біз бүгіннен бастап әрекет етуіміз керек, өйткені болашақ – біздің қолымызда.

Бұл мақала болашақ ұрпақ үшін қауіпсіз жолды қамтамасыз ету жолындағы маңызды аспектілерді қамтиды. Әрқайсымыздың әрекетіміз бен жауапкершілігіміз арқылы біз әлемді жақсартып аламыз.

Бүгінгі қабылданған әрбір шешім – ертеңгі ұрпақтың тағдырына тікелей әсер етеді. Сондықтан мемлекет те, ата-ана да, ұстаз да, қарапайым азамат та өз әрекетін болашақты ойлай отырып бағалауы қажет. Елдің болашағы – балалардың қолында десек, олардың амандығы мен қауіпсіздігі – біздің бүгінгі дұрыс қадамдарымызға байланысты.

Қазақ халқы ежелден «Ел болам десек – бесігіңді түзе» деп бекер айтпаған. Бүгінгі қоғам сол бесікті сақтап, нығайтып, баланың жан-жақты қауіпсіздігін қамтамасыз ету арқылы ғана болашаққа сенімді жол сала алады. Демек, қауіпсіз жол – ұлттың келешегіне апарар әділ де парасатты бағыт.

Болашақ ұрпақ үшін қауіпсіз жол қалыптастыру – бұл тек құқықтық нормалар мен мемлекеттік бағдарламалар шеңберінде ғана жүзеге асырылатын міндет емес, бұл – бүкіл қоғамның ортақ жауапкершілігі. Қауіпсіз жол – ол тек физикалық инфрақұрылым емес, сонымен қатар баланың дүниетанымы, ақпаратпен жұмыс істеу дағдылары, қоршаған ортаны құрметтеу сезімі, құқықтық сауаттылық, және адамгершілік тәрбиесі.

Бүгінгі қабылданған әрбір шешім – ертеңгі ұрпақтың тағдырына тікелей әсер етеді. Сондықтан мемлекет те, ата-ана да, ұстаз да, қарапайым азамат та өз әрекетін болашақты ойлай отырып бағалауы қажет. Елдің болашағы – балалардың қолында десек, олардың амандығы мен қауіпсіздігі – біздің бүгінгі дұрыс қадамдарымызға байланысты.

Қазақ халқы ежелден «Ел болам десек – бесігіңді түзе» деп бекер айтпаған. Бүгінгі қоғам сол бесікті сақтап, нығайтып, баланың жан-жақты қауіпсіздігін қамтамасыз ету арқылы ғана болашаққа сенімді жол сала алады. Демек, қауіпсіз жол – ұлттың келешегіне апарар әділ де парасатты бағыт.

Әдебиет:

1. БҰҰ. (2015). Тұрақты даму мақсаттары.
2. Рим клубы. (1972). «Шекарасыз даму».
3. Капра Ф. (1996). «Жаңа ғылым: экология, экономика, және әлеуметтік жауапкершілік».
4. Портнер С. (2018). «Технологиялық инновациялар және тұрақты даму».
5. Қазақстан Республикасының Конституциясы. – Алматы: ЮРИСТ, 2021.
6. «Жол жүрісі туралы» Қазақстан Республикасының Заңы. – 2014 жылғы 17 сәуірдегі №194-V ҚРЗ.
7. «Қазақстан-2050» стратегиясы: қалыптасқан мемлекеттің жаңа саяси бағыты. – ҚР Президентінің Жолдауы, 2012 жыл.
8. Абай Құнанбайұлы. Қара сөздер. – Алматы: Ана тілі, 2003.
9. Жүсіп Баласағұн. Құтты білік. – Алматы: Жалын, 2006
10. «Бала құқықтары туралы» БҰҰ Конвенциясы. – Нью-Йорк, 1989 жыл. Қазақстан 1994 жылдан бері мүше.
11. Тұрақты даму мақсаттары (Sustainable Development Goals – SDGs). – Біріккен Ұлттар Ұйымы, <https://sdgs.un.org/goals>
12. ҚР Білім және ғылым министрлігі. Балалар қауіпсіздігін қамтамасыз ету туралы әдістемелік ұсынымдар. – Астана, 2022.
13. ҚР Экология және табиғи ресурстар министрлігі. Қоршаған ортаны қорғау жөніндегі ұлттық баяндамалар. – 2020-2024 жж.



**КАСЕН
Жайнагуль**

Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов
атындағы Алматы академиясы әкімшілік-құқықтық
пәндер кафедрасының оқытушысы,
З.ғ.м., полиция майоры

**ЖОЛ ҚОЗҒАЛЫСЫ ҚАУІПСІЗДІГІН ҚАМТАМАСЫЗ ЕТУДЕГІ ЗАМАНАУИ
СЫН-ҚАТЕРЛЕР МЕН БАСЫМДЫҚТАР: ҚҰҚЫҚТЫҚ,
ТЕХНИКАЛЫҚ ЖӘНЕ ҰЙЫМДАСТЫРУШЫЛЫҚ АСПЕКТІЛЕР**

Кіріспе Мақалада жол қозғалысы қауіпсіздігі саласындағы бар қауіптерге талдау жасалған. Талдау негізінде жол-көлік оқиғаларының ең типтік түрлері оқшауланып, топтарға біріктірілді. Автордың зерттеу әдістерін қолдану арқылы қазіргі кездегі жол-көлік оқиғаларының ең типтік түрлерінің себептері мен шарттары шығарылды. Осы оқиғалардың анықталған проблемалық топтарының әрқайсысы бойынша жол қозғалысына қатысушыларға қауіп-қатерді теңестіруге бағытталған мемлекеттік басқарудың нысандары мен әдістерін жетілдіруге бағытталған авторлық ұсыныстар жасалды. Тұжырымдалған ғылыми негізделген ұсыныстар қазіргі экономикалық және құқықтық жағдайда қарастырылып отырған оқиғалардың туындау тәуекелдерін айтарлықтай төмендетуге мүмкіндік береді.

Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету мәселелері тұрақты өзекті болып табылады. Жол қозғалысының қауіпсіздігі деңгейі экономикалық, демографиялық, көші-қон жағдайына тікелей әсер етеді және Қазақстан Республикасының ұлттық қауіпсіздігінің құрамдас бөлігі болып табылады. Осы салада мемлекеттік әкімшілік қабылдаған шаралардың арқасында жол-көлік оқиғаларының санын және олардың салдарын азайтуға мүмкіндік туды. Осылайша, Қазақстан Республикасында соңғы 9 жылда жыл сайын жарияланатын ақпараттық-сараптамалық шолуларына сәйкес, апаттың негізгі көрсеткіштерінің тұрақты төмендеуі көрсетілген. Дегенмен, қол жеткізілген оң нәтижелерге қарамастан, бұл салада проблемалардың жоқтығы туралы айтуға әлі ерте.

Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласындағы өзекті мәселелерге көлік құралдарының көбеюі, жаңа технологиялардың дамуы (өздігінен жүретін автомобильдер, смарт жолдар), жол қозғалысына қатысушылардың мінез-құлқының өзгеруі және халықтың осал топтарының (жаяу жүргіншілер, велосипедшілер) қауіпсіздігін қамтамасыз ету қажеттілігі жатады. Басымдықтар құқықтық аспектілерді (заңнамаларды реформалау, ережелердің сақталуына бақылауды күшейту), техникалық (көлік құралдарындағы қауіпсіздік жүйелерін дамыту, жол инфрақұрылымын жақсарту) және ұйымдастырушылық (жүргізушілерді оқыту, халықтың хабардарлығын арттыру, билік пен қоғам арасындағы тиімді ынтымақтастық) қамтиды [1].

Құқықтық аспектілері. Заңды реформалау. Заңдарды заманауи жағдайларға бейімдеу, оның ішінде жаңа технологияларды (мысалы, өздігінен жүретін автомобильдер) реттеу туралы ережелерді енгізу, сондай-ақ жол қозғалысы ережелерін бұзғаны үшін, әсіресе, жол-көлік оқиғаларына әкелетін жазаларды күшейту қажет.

Бақылауды күшейту. Заманауи технологияларды (мысалы, бейнебақылау камералары, бұзушылықтарды автоматты түрде тіркеу жүйелері) пайдалануды қоса алғанда, жол қозғалысы ережелерінің сақталуын бақылаудың тиімді тетіктерін енгізу қажет.

Жауапкершілік жүйесін дамыту. Жол-көлік оқиғалары үшін, оның ішінде ақаулы көлік құралдарын пайдаланғаны және көлік жүргізу ережелерін бұзғаны үшін жауапкершілікті күшейту.

Техникалық аспектілері. Көлік құралдарындағы қауіпсіздік жүйелерін дамыту: заманауи қауіпсіздік технологияларын енгізу (мысалы, автоматты авариялық тежеу жүйелері, соқтығыстар туралы ескерту жүйелері), сондай-ақ көлік құралдарының сапасы мен сенімділігін арттыру.

Жол инфрақұрылымын жақсарту. Қауіпсіз жолдарды құру, оның ішінде жарықтандыруды жақсарту, жаяу жүргіншілер өткелдері мен демалыс орындарын жайластыру, сондай-ақ жолдарды салу мен жөндеуде заманауи технологияларды қолдану.

Ақылды жолдарды дамыту. Көлік ағындарын оңтайландыруға, қауіпсіздікті жақсартуға және апаттар қаупін азайтуға көмектесетін қозғалысты басқару жүйелерін енгізу.

Ұйымдастырушылық аспектілері. Жүргізушілерді оқыту: жүргізушілердің кәсіби деңгейін оқыту және қайта даярлау, сондай-ақ технологиядағы өзгерістер мен қауіпсіздік талаптарын ескеретін оқытудың жаңа әдістерін енгізу арқылы арттыру.

Халықтың хабардарлығын арттыру. Жолдарда өзін-өзі ұстау мәдениетін арттыруға және ережелерді сақтау қажеттілігін түсінуге бағытталған бұқаралық ақпараттық науқандарды ұйымдастыру.

Тиімді ынтымақтастық. Билік органдарын, қоғамдық ұйымдарды, жол қауіпсіздігі бойынша сарапшыларды және бизнес өкілдерін тартатын біртұтас жүйе құру. Жол-көлік оқиғаларына әрекет ету жүйесін әзірлеу. Зардап шеккендерге алғашқы медициналық көмек көрсету жүйесін жетілдіру, сондай-ақ зардап шеккендерді эвакуациялау мен тасымалдауда жаңа технологияларды енгізу [2].

Халықтың осал топтары үшін инфрақұрылымды құру. Жаяу жүргіншілер мен велосипедшілердің қауіпсіздігін арттыру, оның ішінде қорғалатын жол өткелдерін, велосипед жолдарын және демалыс орындарын құру арқылы.

Апаттылыққа қатысты статистикалық мәліметтер бар әлемде рекордтық көрсеткіштерге жеткен. Тек ресми деректерге ғана сүйенсек, жол-көлік оқиғаларының салдарынан жылына 1 млрд 35 млн адам көз жұмса, 50 млн адам түрлі жарақат алады. Бүгінгі таңда жол-көлік оқиғалары жасы 5-тен 29-ға дейінгі балалар мен жастар арасындағы өлім-жітімнің басты себептерінің бірі болып отыр. Осы жаһандық мәселені шешу жолдары Швеция үкіметі мен Дүниежүзілік Денсаулық сақтау ұйымы мұрындық болған халықаралық форумда талқыланды. Ішінде Қазақстанның өкілдері бар 80 елдің 1500 делегаты апаттылық деңгейін төмендетуге бағытталған бағдарламаларды іске асыру тәжірибесімен бөлісіп, жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етудің стратегиялық бағыттарын анықтады.

Осылайша, шара барысында конференцияға қатысушылар Стокгольм декларациясын мақұлдады. Онда Мемлекет басшылары мен Үкіметтерінің деңгейінде жол қозғалысы қауіпсіздігі тақырыбына арналған БҰҰ Бас Ассамблеясының кеңесін өткізу ұсынылған. Құжатта көрсетілген іс жүзіндегі қадамдарға келер болсақ, көліктің неғұрлым қауіпсіз, экологиялық таза түрлеріне көшуді жеделдету, жоғары сапалы медициналық көмекке уақтылы қол жеткізуді қамтамасыз ету, сондай-ақ автомобильдердің жылдамдығына бақылауды күшейту жөніндегі шаралар ерекше орын алады.

Ғаламтор желісінде қолжетімді статистикалық материалдармен танысу келесі мәселелерді анықтауға мүмкіндік береді, оларды топтарға жалпылауға болады.

Проблемалардың бірінші тобы – бұл жол қозғалысы қауіпсіздігі талаптарының сақталмауымен және республикалық магистральдарда жылдамдықты шектеудің сақталуын бақылаудың төмен деңгейімен байланысты проблемалар. «Жол апаттары» ақпараттық-сараптамалық шолу беттерінде қазіргі кезде жиі кездесетін апат түрлерінің бірі жолдан шығып кету екені атап өтілген.

Сонымен қатар, мұндай оқиғалар зардаптардың ең ауырлығымен сипатталады. «Барлық апаттардың 14,3% және өлімнің 31,5% республикалық жалпыға ортақ автомобиль жолдарында болады». Сондай-ақ мұнда тіркелген ЖКО-ның үштен бір бөлігі дерлік (30,8%) автомобиль жолдарының пайдалану жағдайы мен жайластыруына қойылатын міндетті талаптарды бұзу анықталған жерлерде орын алғаны көрсетілген. Тас жолдарда қаза тапқандардың жартысы (46,6%) қалалар мен елді мекендер республикалық магистральдарда өлімге әкелетін жарақаттар алды. Өлім-жітімнің ең көп саны жылдамдықты асыру нәтижесінде тіркелді (жүргізушілердің

жол қозғалысы ережелерін (бұдан әрі – жол қозғалысы ережелері) бұзуы салдарынан қаза болғандардың жалпы санынан 32,7%) [3].

Жоғарыда аталған барлық деректерді салыстыру қазіргі уақытта жолдағы әдеттегі «өлімге әкелетін» жағдай келесідей деп болжауға мүмкіндік береді: республикалық тас жолда келе жатқан жүргізуші жылдамдықты бұзып, көлік құралын басқара алмай, тосқауыл қоршауы жоқ жерге (шалқа) шығып кеткен. Осы проблемалар тобын жою бойынша ұсыныстар ретінде келесі шараларды жүзеге асыру ұсынылады:

- барлық республикалық магистральдарды металл тосқауыл тәрізді қоршаулармен жабдықтау (мұндай шешім жүргізуші көлікті басқаруды жоғалтқаннан кейін жолдан шығуды жояды);

- республикалық магистральдарда жылдамдықты шектеуді бақылауды күшейту (бұл шара әкімшілік құқық бұзушылықтарды автоматты түрде есепке алу жүйелерінің санын көбейту арқылы да, жол қозғалысын қадағалау нысандары мен әдістерін жетілдіру арқылы да жүзеге асырылуы керек).

Ұсынылып отырған бірінші және ішінара екінші шараны (кешендердің санын ұлғайту бөлігінде) «Қауіпсіз және сапалы жолдар» ұлттық жобасы аясында жол қызметінің тиісті бағыттарын қаржыландыруды қайта бөлу және жандандыру арқылы жүзеге асырылуы мүмкін.

Екінші шараны (жол қозғалысын қадағалау нысандары мен әдістерін жетілдіру бөлігінде) іске асыру ұшқышсыз ұшатын аппараттарды (бұдан әрі – ұшқышсыз ұшу аппараттарын) қолдану арқылы жүзеге асырылуы тиіс.

Мәселелердің екінші тобына мас күйінде (немесе мас болу белгілерін көрсететін) жүргізушілер себепші болады. Әрбір оныншы жол-көлік оқиғасы (11%) мас күйдегі жүргізушілердің қатысуымен болады. Еліміздегі жолдарда қаза болғандардың жалпы санының әрбір бесінші адамы (21,6%) осындай жол-көлік оқиғаларынан қайтыс болады. Әрбір бесінші жол-көлік оқиғасында (19,7%) көлік жүргізушілерінің мас күйінің белгілерін көрсеткен жол-көлік оқиғаларының жалпы санының ішінде жүргізушілер мас күйінде медициналық тексеруден өтуден бас тартқан. Мұндай деректер жолдағы екінші «өліммен аяқталатын» жағдайдың мас күйінде болған жүргізушінің жол-көлік оқиғасын тудыруы екенін көрсетеді. Сонымен қатар, жол-көлік оқиғасын жасау кезінде мас болу үшін медициналық тексеруден өтуден бас тартудың көп санымен байланысты мәселе назар аудармайды. Қазақстан Республикасының Әкімшілік құқық бұзушылық туралы кодексіне есірткі заңнамасы саласында құқық бұзушылық жасаған адамдарды міндетті диагностикалауды, емдеуді және әлеуметтік оңалтуды көздейтін өзгерістерге байланысты соңғылары бұл процедураны таңдаудың орнына медициналық тексеруден бас тартуда.

Көлікті мас күйінде жүргізуден (соның ішінде нашақорлықтан) туындайтын қауіптерді ауыздықтауға бағытталған шаралар ретінде келесі шараларды атап өткен жөн:

1. Құқықтық шаралар, атап айтқанда көлік құралын мас күйінде басқарғаны үшін әкімшілік жауапкершілікті одан әрі қатаңдатуға бағытталған шаралар (айыппұлдарды ұлғайту, қосымша жазаларды енгізу (көлік құралын тәркілеу, көлік құралын басқару құқығынан өмір бойына айыру және т.б.).

2. Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша полиция бөлімшелерінің тактикасын жетілдіруге де, Қазақстан Республикасының есірткіге қарсы саясатын іске асыру шеңберінде жүзеге асырылатын мемлекеттік шараларды жетілдіруге де байланысты ұйымдастырушылық шаралар.

Сонымен қатар, жаппай («үздіксіз») тексерулер жүргізу тәжірибесін жалғастыру қажет. Жаппай («үздіксіз») тексеру әдісі көбінесе медициналық қызметкерлер мен басқа қызметтердің өкілдерін, жұртшылық пен БАҚ өкілдерін тарта отырып, кешенді түрде жүзеге асырылады. Тексерудің бұл түрін ұйымдастыру және жүзеге асыру, біріншіден, жаппай «үздіксіз» тексерудің заңдылығын қадағалайтын, екіншіден, тексеру нәтижелерін одан әрі жариялау кезінде полиция қызметкерлерінің бұқаралық ақпарат құралдарында әрекетін дұрыс түсіндіруді қамтамасыз ететін қоғам өкілдерін тарта отырып жүзеге асырылуы тиіс.

Негізгі мақсат – көлікті мас күйінде басқарған жүргізушілерді анықтаудан басқа, жаппай («үздіксіз») тексеру әдісі жол қозғалысына қатысушыларға полиция тексеруінің кенеттен және жаппай сипатын көрсететін профилактикалық мәнге ие.

Қазіргі уақытта жүргізушілер арасында жасырын нашақорлардың көп санын көрсететін сараптамадан өтуден бас тарту жағдайларын азайту үшін «қатаң саясат үлгісі» деп аталатын мемлекеттік есірткіге қарсы саясат шараларын іске асыру қажет:

- есірткіні қолдануға қатаң тыйым салу;
- есірткі қылмысына белсенді қарсылық;
- нашақорларды мәжбүрлеп емдеу;
- ең ауыр жаза.

Нашақорлыққа қарсы күрес саласында «қатаң саясат моделін» іске асыру полицияның алдын алу шараларымен қатар, оның ішінде жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету саласында сараптамадан өтуден бас тарту жағдайларының (есірткіге мас болу белгілері болған кезде) азаюына әкеледі және тиісінше жол қозғалысына қатысушыларды нашақор жүргізушілерден қорғауды арттырады.

Сонымен, мақаланы қорытындылай келе, қолда бар статистикалық деректерге сәйкес қазіргі уақытта жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етудің негізгі мәселелеріне мыналарды жатқызуға болады:

- осақауыл қоршауы жоқ жерлерде жылдамдықты шектеуді бұзу және кейіннен жолдан шығу;
- көлік құралын мас күйінде жүргізу.

Жоғарыда аталған қатерлерді еңсеру жолдары қауіпсіздік мәселелеріне барабар жол-патрульдік қызмет нысандары мен әдістерін қолдану арқылы заңнаманы жетілдіруге және құқық қолдану тәжірибесін оңтайландыруға бағытталған мемлекеттік ден қою шаралары болады.

Әдебиет:

1. Головкин В.В., Исаев М.М. Проблемы и перспективы использования цифровых технологий при фиксации административных правонарушений в области дорожного движения // Безопасность дорожного движения. – 2023. №2. – С. 27-33.
2. Калюжный Ю.Н. Цифровые технологии как новые возможности обеспечения безопасности дорожного движения // Административное право и процесс. – 2021. №11. – С. 52-54.
3. Кравцов Д.А., Васильков С.А. Цифровые технологии и предупреждений преступности // 2018. №3. – С. 57-61.



ОРТАМБАЕВА

Ляззат Нурланкызы

преподаватель кафедры административно-правовых
дисциплин Алматинской академии МВД
Республики Казахстан им. М. Есбулатова,
м.ю.н., старший лейтенант полиции

ПРОФИЛАКТИКА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРАВОНАРУШЕНИЙ СРЕДИ МОЛОДЕЖИ: СОВРЕМЕННЫЕ ПОДХОДЫ И ВЫЗОВЫ

Профилактика дорожно-транспортных правонарушений является важным направлением государственной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Особую обеспокоенность вызывает высокий уровень участия молодежи в таких правонарушениях, что обусловлено целым рядом факторов от правовой неграмотности до неустойчивых поведенческих установок [1].

По данным Комитета административной полиции Министерства внутренних дел Республики Казахстан, в 2023 году зарегистрировано более 18 тысяч дорожно-транспортных правонарушений, совершённых лицами в возрасте от 16 до 25 лет [2]. Молодые участники дорожного движения нередко игнорируют нормы законодательства, пренебрегают правилами дорожного движения, используют транспорт в состоянии эмоционального возбуждения или в условиях переоценки своих возможностей.

Современные вызовы в этой сфере требуют комплексного подхода к профилактике правонарушений: от образовательных и информационно-разъяснительных мер до цифровых решений и межведомственного взаимодействия. Особую роль в данном процессе играют как государственные органы, так и образовательные учреждения, молодёжные организации и средства массовой информации.

Целью настоящего исследования является анализ современных подходов к профилактике дорожно-транспортных правонарушений среди молодежи, выявление основных проблем и формулирование рекомендаций, направленных на повышение эффективности данной деятельности.

Правонарушения в сфере дорожного движения представляют собой действия или бездействия, нарушающие установленные нормы и правила дорожного движения, предусмотренные законодательством Республики Казахстан.

В зависимости от степени общественной опасности дорожно-транспортные правонарушения подразделяются на административные и уголовные. Административные правонарушения, такие как превышение установленной скорости, нарушение требований дорожных знаков и разметки, управление транспортным средством без водительского удостоверения, составляют основную часть статистики и являются объектом повседневного регулирования со стороны уполномоченных органов. Уголовная ответственность наступает в случае причинения тяжкого вреда здоровью или гибели человека в результате нарушения правил дорожного движения, что квалифицируется как преступление против общественной безопасности.

Особенность молодежи как группы правонарушителей заключается в наличии устойчивой тенденции к превышению скоростного режима, вождению без достаточного опыта, а также демонстративному поведению за рулем. Правонарушения в сфере дорожного движения охватывают широкий спектр деяний, требующих многоуровневого правового реагирования, где профилактика должна занимать ключевое место в государственной политике обеспечения безопасности дорожного движения [3].

Молодежь как социально-демографическая группа обладает рядом специфических признаков, которые выделяют её среди других участников дорожного движения. С юридической

точки зрения, в Республике Казахстан к молодежи относятся граждане в возрасте от 14 до 29 лет. Данный возрастной диапазон установлен Законом Республики Казахстан «О государственной молодежной политике» и используется во всех официальных стратегиях и программах, касающихся социальной поддержки, воспитания и правового регулирования участия молодежи в общественных процессах [4].

Правовой статус молодежи в дорожной сфере определяется их обязанностями и правами как водителей, пассажиров и пешеходов. С достижением установленного возраста молодые граждане получают право на обучение и получение водительского удостоверения, одновременно неся ответственность за соблюдение правил дорожного движения. В силу возрастных и психологических особенностей они чаще становятся как нарушителями, так и жертвами ДТП.

Молодёжи свойственны стремление к самоутверждению, склонность к риску, подражательное поведение и ограниченные навыки управления транспортом, что повышает их уязвимость и требует адресного правового регулирования и профилактики. Правовой статус молодежи должен рассматриваться не только формально, но и как основа для разработки специальных поведенческих стратегий. Профилактические меры должны учитывать возраст, уровень правосознания и особенности социальной адаптации.

Нормативно-правовая база профилактики включает акты различного уровня, направленные на обеспечение безопасности и предупреждение нарушений. Основу составляют Конституция РК, Кодекс об административных правонарушениях, Уголовный кодекс и Закон «О дорожном движении». Особое значение имеют Правила дорожного движения, утверждённые Правительством РК.

Министерство внутренних дел РК осуществляет ключевые функции в системе профилактики: организует рейды, проводит акции («Безопасная дорога», «Стоп! Пьяному вождению» и др.), патрулирует дороги, взаимодействует с учебными заведениями, реализует правовое просвещение. Применяются лекции, встречи, выступления в СМИ и социальных сетях.

Дорожные инспекции следят за состоянием инфраструктуры, информируют население о рисках. Органы внутренних дел и дорожные службы являются основой профилактической системы, их деятельность направлена не только на выявление нарушений, но и на устранение условий их совершения, особенно среди молодежи – наиболее поведенчески нестабильной категории участников движения [5].

Образовательные учреждения и молодежные организации играют ключевую роль в формировании правовой культуры и ответственного поведения в сфере дорожного движения. В процессе обучения закладываются основы соблюдения норм, понимания последствий правонарушений и ценности жизни.

В школах профилактика реализуется через учебные дисциплины и внеурочные мероприятия: беседы, классные часы, викторины. Участие инспекторов полиции способствует доверию к правоохранительным органам. В колледжах и вузах работа ведётся на более глубоком правовом уровне: в учебные планы включаются темы ПДД, проводятся семинары и лекции, развиваются студенческие и волонтерские инициативы.

Молодежные организации выполняют роль связующего звена между государством и молодёжью, организуя информационные кампании, флешмобы, видео и конкурсы. Благодаря близости к аудитории, они эффективно формируют позитивные модели поведения.

Цифровизация профилактики направлена на повышение её эффективности. Молодёжь активно использует цифровые ресурсы, поэтому внедряются интеллектуальные системы видеонаблюдения, камеры с распознаванием номеров, автоматической фиксацией нарушений. В ряде регионов они стали элементом «цифровой полиции».

Особое значение имеют соцсети и интернет-кампании, через которые доносится информация о безопасном поведении и последствиях нарушений. Развивается онлайн-мониторинг: анализ повторных нарушений, геолокации и других цифровых следов помогает прогнозировать риски и направлять профилактические меры на уязвимые группы.

Цифровые инструменты делают профилактику более точной, персонализированной и эффективной, особенно в работе с молодёжью [6].

Понимание психологических особенностей молодежи является ключевым элементом эффективной профилактики дорожно-транспортных правонарушений. Молодёжь представляет

собой возрастную категорию, находящуюся в стадии активного формирования личности, ценностных установок и поведенческих стратегий. Этот этап сопровождается повышенной эмоциональностью, стремлением к независимости, самоутверждению, а также склонностью к поиску острых ощущений.

Одной из типичных характеристик молодежного поведения является низкая оценка рисков и последствий собственных действий. В дорожной среде это выражается в склонности к агрессивному стилю вождения, нарушению скоростного режима, игнорированию правил проезда перекрёстков и пешеходных переходов, управлению транспортным средством в состоянии утомления или эмоционального возбуждения. Молодые водители чаще других становятся участниками дорожно-транспортных происшествий именно по причине недостаточного контроля за собственным поведением и отсутствия сформированных навыков саморегуляции.

Важно учитывать, что для значительной части молодежи характерна ещё неустойчивая структура мировоззрения, недостаточное правовое сознание, поверхностное отношение к нормативным требованиям. Это объясняет необходимость адресного подхода при разработке профилактических мер, они должны быть не только юридически обоснованными, но и психологически мотивирующими.

Психология молодежи требует особого внимания при разработке профилактических программ. Игнорирование возрастных и поведенческих особенностей может существенно снизить результативность правового воздействия и привести к формализму в профилактике.

Одной из ключевых причин высокого уровня дорожно-транспортных правонарушений среди молодежи является низкий уровень правовой осведомлённости. Молодые люди нередко слабо ориентируются в действующем законодательстве, не придают должного значения нормам административного права и не осознают мер юридической ответственности, наступающей за нарушение правил дорожного движения.

Отсутствие систематического правового образования на всех уровнях обучения приводит к тому, что значительная часть молодежи воспринимает правила дорожного движения как формальные и малозначимые предписания, а не как инструменты обеспечения собственной и общественной безопасности. Многие водители-подростки и молодые пешеходы не знают базовых положений законодательства, не знакомы с принципами административного производства, не осознают различий между видами правонарушений и степенью наказания за них.

Негативную роль в этом контексте играет и ограниченность источников информации. Правовая тематика редко представлена в популярных медиаформатах, а традиционные формы правового просвещения (плакаты, памятки, беседы) зачастую воспринимаются молодежью как устаревшие и неэффективные. Молодёжная аудитория требует современного, визуального и интерактивного подхода к распространению правовой информации.

Недостаточная правовая осведомлённость молодежи является одним из основных барьеров для успешной профилактики правонарушений. Преодоление этого барьера требует не только расширения объема правового обучения, но и пересмотра форм и методов правового просвещения с учетом интересов, каналов коммуникации и восприятия молодого поколения.

Одним из существенных ограничений в реализации эффективной профилактики дорожно-транспортных правонарушений среди молодежи являются недостаточные ресурсы, в первую очередь, финансовые, кадровые и организационные. Без устойчивой материально-технической и профессиональной базы любые меры, даже юридически обоснованные и концептуально выверенные, не могут быть реализованы в полном объеме.

Финансовые ограничения особенно ощутимы на региональном уровне, где органы внутренних дел, образовательные учреждения и молодежные организации сталкиваются с нехваткой средств на проведение системных профилактических кампаний. Нередко мероприятия носят разовый характер, ограничиваются формальными лекциями или раздачей информационных буклетов, не сопровождаются визуальной и цифровой поддержкой, не охватывают целевую аудиторию в достаточном масштабе.

Кадровая проблема проявляется в нехватке специалистов, обладающих одновременно знаниями в области права, педагогики и психологии молодежи. Многие сотрудники, ответственные за профилактику, не имеют специализированной подготовки, перегружены функцио-

нальными обязанностями или не владеют современными формами коммуникации, востребованными у молодежи.

Организационные трудности выражаются в слабом межведомственном взаимодействии. Отдельные ведомства – МВД, Министерство образования, молодежные и общественные организации – часто действуют разрозненно, без единой стратегии и координации. Это приводит к дублированию функций, потере ресурсов и недостаточной устойчивости профилактических усилий во времени.

Ограниченные ресурсы значительно снижают потенциал профилактики правонарушений в дорожной сфере. Для преодоления этих проблем необходима долгосрочная государственная поддержка, межведомственное сотрудничество и подготовка профильных кадров, способных работать с молодежью на современном уровне [7].

Изучение международного опыта профилактики дорожно-транспортных правонарушений среди молодежи выявляет эффективные практики, применимые в Казахстане. В странах ЕС (Германия, Нидерланды) с начальной школы внедрены курсы по безопасности дорожного движения, совмещающие теорию и практику, включая участие полиции и спасательных служб. Эти меры дополняются жёстким контролем и неотвратимостью наказания [8].

В США упор сделан на цифровые технологии. Программы «Teen Drivers» и «Zero Tolerance» включают онлайн-обучение, ограничения на вождение ночью для несовершеннолетних, а также использование симуляторов ДТП, социальной рекламы и участие НПО и страховых компаний.

В Южной Корее реализуется интегрированный подход: VR-тренажёры, индивидуальные планы коррекции поведения, разработанные совместно с университетами, а также обязательный разбор реальных ДТП в школах формируют личную ответственность подростков [9].

Эти стратегии объединяет акцент на профилактику, позитивное поведение и устойчивое финансирование. Международный опыт показывает, что наибольший эффект достигается за счёт сочетания правового воспитания, цифровых технологий и межведомственного сотрудничества.

Для Казахстана такие подходы особенно актуальны в контексте формирования новой модели профилактики, ориентированной на молодежь как ключевую категорию. Адаптация возможна при учете национальных реалий, поскольку базовые принципы – раннее правовое обучение, технологическая вовлеченность и институциональная координация – универсальны и применимы в рамках отечественных стратегий развития [10].

Анализ теоретико-правовой базы, современных подходов и международного опыта в сфере профилактики дорожно-транспортных правонарушений среди молодежи показал, что данная категория участников дорожного движения требует особого внимания. Специфические возрастные, психологические и поведенческие особенности молодых граждан повышают вероятность правонарушающего поведения, а также уязвимость в условиях дорожной среды.

Несмотря на наличие в Казахстане нормативных основ, регулирующих вопросы профилактики, эффективность действующих мер сдерживается рядом факторов: ограниченными ресурсами, несогласованностью межведомственных усилий, а также недостаточной правовой информированностью молодежи. В этих условиях особенно важно сформировать устойчивую и целенаправленную профилактическую стратегию, ориентированную на долгосрочные поведенческие изменения.

Приоритетными направлениями такой стратегии должны стать развитие правового воспитания, интеграция цифровых инструментов и современных форм коммуникации, а также усиление межведомственного взаимодействия. Опыт зарубежных стран подтверждает результативность комплексного и персонализированного подхода, адаптированного к особенностям молодежной среды.

В целях повышения результативности профилактической работы среди молодежи целесообразно:

- внедрить в систему образования обязательные модули по безопасности дорожного движения;
- активизировать использование цифровых технологий, включая мобильные приложения, обучающие платформы и интерактивный контент;

- обеспечить стабильное финансирование программ профилактики на всех уровнях;
- усилить координацию между государственными органами, НПО и молодежными организациями;
- разработать систему оценки эффективности реализуемых мероприятий с акцентом на изменение правосознания и поведения.

Комплексная реализация этих направлений позволит существенно повысить уровень безопасности дорожного движения и сформировать ответственное правовое поведение среди молодых граждан.

Литература:

1. Послание Президента Республики Казахстан Касым-Жомарта Токаева народу Казахстана от 1 сентября 2023 года. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.akorda.kz>
2. Комитет административной полиции МВД РК. Статистические данные о дорожно-транспортных правонарушениях за 2023 год. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.gov.kz>
3. Кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях от 5 июля 2014 года №235-V ЗРК (с изм. и доп.).
4. Закон Республики Казахстан «О государственной молодежной политике» от 9 февраля 2015 года №285-V ЗРК (с изм. и доп.).
5. Официальный сайт Министерства внутренних дел Республики Казахстан. Раздел «Деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения». – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.gov.kz>
6. Комитет административной полиции МВД РК. Цифровизация системы профилактики правонарушений: опыт и перспективы. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.gov.kz>
7. Аналитический обзор по профилактике правонарушений в молодежной среде. Центр правовых инициатив и молодежной политики. – Нур-Султан, 2023. – С. 36.
8. European Transport Safety Council. Road Safety Performance Index Report. – Brussels, 2022. – P. 52.
9. Korea Road Traffic Authority. Youth Driver Safety Programs: National Strategies and Case Studies. – Seoul, 2023. – P. 41.
10. Жумабекова А.Б. Адаптация зарубежного опыта профилактики правонарушений в молодежной среде: сравнительно-правовой анализ // Юридическая наука и практика. – 2023. №4(36). – С. 77-83.



АНЕС

Асем Кыргыzbekкызы

докторант Алматинской академии МВД
Республики Казахстан им. М. Есбулатова,
м.ю.н., подполковник полиции

ПРОФИЛАКТИКА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ: УЧАСТИЕ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ОРГАНОВ, ИНСТИТУТОВ ГРАЖДАНСКОГО ОБЩЕСТВА И ОБРАЗОВАТЕЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ

Дорожно-транспортные происшествия (ДТП) представляют собой одну из ведущих причин смертности и травматизма в Республике Казахстан. По данным Министерства внутренних дел Республики Казахстан, ежегодно в стране регистрируются десятки тысяч ДТП, приводящих к человеческим жертвам и экономическим потерям. Эффективная профилактика аварийности требует комплексного подхода, включающего участие государственных органов, институтов гражданского общества и образовательных организаций.

Согласно по данным на 2024 год ежегодно фиксируется около 13-15 тысяч ДТП, погибает более 1500 человек на территории Республики Казахстан. Основные причины: превышение скорости, нарушение ПДД, вождение в нетрезвом состоянии, неудовлетворительное состояние дорог.

В целях профилактики ДТП государство предпринимает следующие шаги:

- Ужесточение административной и уголовной ответственности
- Установка камер видеонаблюдения
- Введение автоматизированных систем фиксации нарушений
- Реализация госпрограммы «Безопасные дороги»

Однако, эффективность мер ограничена из-за недостаточного уровня правосознания населения и низкой культуры вождения.

Немаловажным является роль государственных органов при обеспечении дорожной безопасности:

Министерство внутренних дел Республики Казахстан:

- Контроль за соблюдением ПДД;
- Анализ причин ДТП;
- Проведение рейдов (например, «Безопасная дорога», «Трезвый водитель»).

Министерство просвещения и Министерство науки и высшего образования Республики Казахстан:

- Внедрение основ безопасного дорожного движения в учебные программы;
- Организация конкурсов, тематических уроков и акций.

Министерство цифрового развития:

- Развитие интеллектуальных транспортных систем (ИТС);
- Внедрение умных светофоров, GPS-мониторинга транспорта.

Гражданское общество играет важную и всё более заметную роль в обеспечении безопасности дорожного движения в Республике Казахстан. Учитывая высокий уровень аварийности и значительное количество пострадавших на дорогах, участие неправительственных организаций, инициативных групп, родительских сообществ, активистов и волонтеров становится не только актуальным, но и необходимым дополнением к усилиям государственных структур.

Общественные организации и НПО:

- Примеры: ОО «Дорожная безопасность Казахстана», «Stop ДТП», «Zhana Kogam»,
- Проведение обучающих мероприятий,

- Работа с молодежью и родителями,
- Участие в разработке законодательства.

Волонтерские и родительские патрули:

- Содействие в обеспечении безопасности у школ,
- Пропаганда правильного поведения на дорогах.

Медиа и социальные сети:

- Социальные ролики и кампании (например, #Я_вижу_опасность),
- Создание видеоконтента для детей и подростков.

Образовательные организации в Республике Казахстан играют ключевую роль в профилактике дорожно-транспортных происшествий, формируя у подрастающего поколения устойчивые навыки безопасного поведения на дороге. В школах и детских садах проводятся тематические уроки, классные часы и игровые занятия, направленные на изучение правил дорожного движения. В учебные планы включаются основы ПДД, а также практические тренировки на специальных площадках. Вузы и колледжи, в свою очередь, проводят информационные кампании, научные исследования и участвуют в волонтерских акциях по продвижению культуры безопасного вождения. Совместно с полицией и НПО школы формируют отряды юных инспекторов движения (ЮИД), которые вовлекают учеников в активную пропаганду правил дорожной безопасности среди сверстников. Таким образом, система образования служит важным инструментом долгосрочной профилактики ДТП через обучение, воспитание и просвещение.

Обеспечение безопасности дорожного движения является важной проблемой не только для Казахстана, но и для абсолютного большинства государств, что требует совместного ее решения на международном уровне.

Япония считается одним из лидеров по уровню безопасности на дорогах. В Японии проводится комплексная система обучения: с детского сада дети обучаются ПДД. Там четкие и строгие правила, обязательное техническое обслуживание транспорта. Техническое совершенство дорог: качественная разметка, дорожные знаки, освещение. В Японии высокая правовая и дорожная дисциплина.

США применяют технологии и локализованные подходы: кампания «Vision Zero» в Нью-Йорке и других городах, цель – ноль смертей на дорогах. Также в США образовательные онлайн-программы и приложения, инфраструктурные решения: зоны успокоенного движения, «умные» пешеходные переходы. В США эффективное сотрудничество государства с НПО и использование цифровых технологий по обеспечению дорожной безопасности.

Германия и Южная Корея демонстрируют успешные модели обеспечения дорожной безопасности, основанные на системном подходе, высоких технологиях и культуре вождения. В Германии ключевую роль играет строгое соблюдение ПДД, регулярное техническое обслуживание транспорта и качественная дорожная инфраструктура. Особое внимание уделяется подготовке водителей: обучение в автошколах занимает длительное время и включает как теоретическую, так и практическую подготовку. Южная Корея делает акцент на цифровые технологии – повсеместно используются системы автоматического контроля скорости, интеллектуальные транспортные системы (ITS), а также видеонаблюдение в режиме реального времени. В стране активно проводятся государственные и образовательные кампании, направленные на повышение осведомленности населения, особенно среди детей и пожилых. Обе страны показывают, что снижение числа ДТП возможно при тесной интеграции образовательных, правовых и технологических мер.

Учитывая зарубежный опыт по профилактике ДТП, рекомендуется для Казахстана:

- **Развитие дорожного образования с детства** – внедрение единой образовательной программы по безопасности дорожного движения.
- **Поддержка НПО** – предоставление грантов на реализацию профилактических программ.
- **Цифровизация контроля** – расширение использования ИИ и «умных» систем на дорогах.
- **Международное сотрудничество** – участие в международных проектах по безопасности дорожного движения.
- **Инфраструктурные изменения** – улучшение пешеходных переходов, установка шумовых полос, выделение велодорожек.

– **Формирование культуры вождения** – пропаганда через СМИ, лидеров мнений, школы.

Профилактика ДТП в Казахстане требует системного и многоуровневого подхода. Зарубежный опыт показывает, что только совместная работа государства, гражданского общества и образовательных учреждений способна значительно снизить уровень аварийности. Основой такой работы должно стать воспитание культуры безопасности и развитие современной инфраструктуры.

Литература:

1. Министерство внутренних дел Республики Казахстан. Статистический бюллетень по дорожно-транспортным происшествиям за 2023-2024гг. – <https://gov.kz/mvd>
2. Комитет административной полиции МВД РК. Аналитический отчет о состоянии безопасности дорожного движения в Республике Казахстан. – Нур-Султан, 2024.
3. Мухамедиярова А.Ж., Сейдахметова А.К. Профилактика дорожно-транспортных происшествий: образовательный и правовой аспект // Право и государство. – 2022. №4 (95). – С. 45-49.
4. UNESCAP (United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific). Road Safety in Asia and the Pacific: Regional Trends and Strategies. – Bangkok, 2022. – <https://www.unescap.org>
5. World Health Organization (WHO). Global Status Report on Road Safety 2023. – Geneva: WHO, 2023. – <https://www.who.int/publications>
6. Федеральное министерство транспорта Германии. Verkehrssicherheitsprogramm 2030 – Sicher unterwegs in Deutschland. – Berlin, 2020.
7. Korea Transport Institute. Annual Report on Road Traffic Safety in Korea. – Sejong City, 2023. – <https://www.koti.re.kr>
8. ОО «Stop ДТП». Общественные инициативы в сфере профилактики ДТП в Казахстане. – Алматы, 2023. – <https://stopdtp.kz>



DAYETOVA

Aida Asylbekovna

PhD doctoral student, Of Almaty Academy of the Ministry of Internal Affairs of the Republic of Kazakhstan named after M. Esbulatov, Police Lieutenant Colonel

PECULIARITIES OF INVESTIGATION OF TRANSPORTATION ACCIDENTS: COMPARATIVE LEGAL ANALYSIS OF TRAFFIC ACCIDENTS AND AVIATION ACCIDENTS

Transport system safety is one of the fundamental indicators of sustainable national development. The complexity of modern aviation and ground transportation infrastructure necessitates both technical and legal regulation of its operation. Inadequate adherence to traffic safety rules leads to large-scale consequences, including human casualties, infrastructure destruction, and destabilization of economic flows. Therefore, transport incidents are regarded not only as individual violations but also as indicators of systemic threats to public and national security.

Safety serves as a direct object of criminal law protection, and when it is violated, criminal law functions as a regulatory mechanism in preventing extremely dangerous consequences. Criminal law responses to such incidents require a clear delineation of fault forms and the establishment of causal links between the conduct (or omissions) of subjects and resulting consequences.

The aim of this article is to conduct a comparative legal analysis of the specifics of investigating aviation accidents and road traffic collisions (RTCs) within the context of the criminal law and criminal procedure of the Republic of Kazakhstan, identifying common features and differences in offense qualification, crime scene examination tactics, investigative procedures, and expert practices.

A transport incident is defined as any accident or event occurring during the operation of any type of transportation, including road, rail, maritime, or air transport [1]. According to Article 344 of the Criminal Code of the Republic of Kazakhstan (CC RK), violation of transport operation or safety rules involving rail, air, sea, or river transport that negligently results in human death or other grave consequences is classified based on outcomes and the form of guilt [2]. Similarly, Article 345 of the CC RK regulates liability for road traffic rule violations by drivers that lead to serious harm or death [2].

Although both offenses are characterized by negligence and grave outcomes, aviation cases more often involve a differentiated approach based on multi-level aviation-technical expertise and the application of ICAO (International Civil Aviation Organization) standards [3].

Differences in the Elements of Offenses

For RTCs, the primary object of protection is road traffic safety and the operation of motor vehicles. In aviation accidents, the object is the safety of air operations, governed not only by technical standards but also by international regulations. Aviation transport is inherently complex and technologically advanced, which necessitates that investigators possess specialized knowledge and maintain constant interaction with aviation authorities (Civil Aviation Committee, Department for Transport Accident Investigation, Interstate Aviation Committee, etc.) [4].

In RTCs, negligence is typically straightforward – speeding, ignoring traffic signals, or driving under the influence. In aviation, fault may be individual (e.g., pilot error) or collective (e.g., systemic failure, violation of regulations by technical personnel). Often, accidents result from a combination of human and external factors, as in the 2019 crash of the Fokker-100 operated by Bek Air in Almaty [5].

Unlike RTCs, where the perpetrator is usually the driver, in aviation accidents, subjects may include the flight crew, air traffic controllers, engineers, or even airline executives. Qualification under Article 344 CC RK requires the establishment of rule violations that led to serious consequences and a causal relationship between the subject's actions and the resulting harm.

Tactics of Crime Scene Examination: Differences and Similarities

The tactics of crime scene inspection of RTC and aviation accident scenes are regulated by Article 220 of the Criminal Procedure Code of the Republic of Kazakhstan [6]. In most RTCs, inspection is conducted in a standard manner, focusing on the position of vehicles, skid marks, collision points, injuries, and road conditions.

In contrast, aviation accident scene investigations require more detailed preparation. Based on practical experience, such inspections are conducted across vast and often inaccessible areas (forests, steppes, mountains), requiring compliance with safety protocols and the involvement of aviation experts, UAVs, and aerial photography. Investigators assess the direction of destruction, angles of impact, and fragmentation patterns. High-resolution aerial imagery enables the creation of 3D models of the crash site, as demonstrated during the investigation of the 2022 crash near Aktau Airport [7].

The organization of investigations into RTCs and aviation accidents largely depends on the mode of transport, nature of the incident, and volume of evidentiary data. In RTC cases, the primary investigative steps include: crime scene inspection, witness and participant interviews, forensic medical and technical examinations, requests to traffic police, government service centers, and insurance companies.

In contrast, aviation accident investigations are significantly more complex and include:

- multi-stage crime scene inspection involving aviation safety experts and regulatory representatives,
- seizure and decoding of flight data and cockpit voice recorders (black boxes),
- analysis of technical documentation (maintenance logs, flight plans, onboard data),
- interviews with surviving crew members, ground staff, air traffic controllers, and engineers,
- aviation-technical, fire-technical, trace, and petroleum product expert examinations.

It is crucial to emphasize that aviation accident investigations typically require dual-track procedures: by the Accident Investigation Commission [8] and by law enforcement authorities. This necessitates coordination and the maintenance of procedural balance.

International Standards and Legal Framework

International norms play a decisive role in regulating aviation accident investigations. The key source is ICAO's Annex 13 to the Chicago Convention [9], which outlines the definitions of incidents and accidents, intergovernmental cooperation procedures, investigator powers, evidence preservation, and data confidentiality standards.

In Kazakhstan, ICAO norms are incorporated into national legislation through the Law of the Republic of Kazakhstan dated July 15, 2010, No.339-IV «On the Use of the Airspace of the Republic of Kazakhstan and Aviation Activities» [4]. Moreover, Kazakhstan cooperates with the Interstate Aviation Committee and aligns with investigation methodologies developed within the EAEU and SCO frameworks. These aspects are absent in RTC investigations, confirming their internal, national character.

Conclusion

The comparative analysis of aviation accident and RTC investigations from criminal law and procedural perspectives reveals significant differences in offense qualification, evidentiary foundations, and investigative processes. Aviation incidents demand a more sophisticated approach, greater technical capacity, adherence to international standards, and interagency coordination. Meanwhile, RTC investigations rely on a well-established methodology accessible to legal practitioners. The development of specialized methods and regulatory frameworks for transport incident investigations can significantly enhance the objectivity, efficiency, and legal precision of investigative practices.

References:

1. Transport accident [Electronic resource] // https://translated.turbopages.org/proxy_u/en-ru.ru.9bd49cfe-68539ff0-2c6d4540-74722d776562/https/en.wikipedia.org/wiki/Transport_accident#cite_note-1 (accessed: 18.06.2025).
2. Criminal Code of the Republic of Kazakhstan dated July 3, 2014, No.226-V ZRK.
3. International Civil Aviation Organization [Electronic resource] // <https://www.un.org/ru/ecosoc/icao/> (accessed: 18.06.2025).

4. Law of the Republic of Kazakhstan dated July 15, 2010, No.339-IV «On the Use of the Airspace of the Republic of Kazakhstan and Aviation Activities» (as amended on 17.07.2024) [Electronic resource] // https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30789893 (accessed: 18.06.2025).
5. Final Report_Fokker 100 UP-F1007 2019. Final investigation report on the Fokker-100 aviation accident // Internet resource: [https://www.gov.kz / memleket / entities / transport / about / structure / departments / Investigation/32127/1?lang=ru](https://www.gov.kz/memleket/entities/transport/about/structure/departments/Investigation/32127/1?lang=ru) (accessed: 18.06.2025).
6. Criminal Procedure Code of the Republic of Kazakhstan dated July 4, 2014, No.231-V ZRK.
7. Preliminary report Embraer-190 4K-AZ65 AZ AL-2024 // Internet resource: https://www.gov.kz/uploads/2025/2/4/84f9ee83af415a658fc3d2830d317889_original.3875924.pdf (accessed: 19.06.2025).
8. Order of the Minister of Investments and Development of the Republic of Kazakhstan dated July 27, 2017, No. 505 «On Approval of the Rules for Data Submission and Investigation of Civil and Experimental Aviation Accidents and Incidents» (as amended on 17.05.2023) // Internet resource: <https://online.zakon.kz> (accessed: 19.06.2025).
9. Annex 13 «Aircraft Accident and Incident Investigation» to the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944), ICAO, 2016. // Internet resource: <https://caa.gov.kz/storage/app/media/icao/prilozhenie-13.-rassledovanie-aviacionnyh-proisshestvij-i-incidentov.pdf> (accessed: 19.06.2025).

**«Болашақ ұрпақ үшін қауіпсіз жол» атты
халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференциясының
ҚАРАРЫ**

Біз, Қазақстан Республикасы Ішкі істер министрлігінің Әкімшілік полиция комитеті Қазақстан Республикасы ІІМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясымен бірлесіп ұйымдастырған, ғылымның, білімнің елеулі үлесін мойындай отырып, жол жүрісі қауіпсіздігін қамтамасыз ету бойынша шұғыл және жүйелі шаралар қабылдау қажеттілігін негізге ала отырып, «Болашақ ұрпақ үшін қауіпсіз жол» халықаралық ғылыми-практикалық конференциясының қатысушыларымыз жол-көлік оқиғаларының алдын алудағы ведомствоаралық ынтымақтастық және осы қарарды қабылдаймыз:

I. Негізгі сын-қатерлер және қазіргі жағдай

1. Қазақстан жолдарындағы апаттылық ЖІӨ-нің 3-5% – бағаланатын елге елеулі залал келтіретін өлім-жітімнің негізгі себептерінің бірі болып қала береді.

2. Жүйелік талдау жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз ету мәселелерінде мемлекеттік органдар, қоғамдық құрылымдар мен бизнес арасындағы үйлестірудің төмен деңгейін көрсетеді.

3. Швецияның Vision Zero, State system, Towards тұжырымдамасы сияқты белсенді тәсілдерді қолданған елдердің тәжірибесі жолдардағы өлім-жітім мен жарақаттануды айтарлықтай төмендету мүмкіндігін растайды.

II. Стратегиялық бағыттар мен ұсыныстар

1. Институционалдық реформалар:

– ЖҚК ұлттық стратегиясын үйлестіруге және іске асыруға жауапты мамандандырылған Мемлекеттік орган құру.

– Қазақстан Республикасы Үкіметінің жанындағы ЖҚК қамтамасыз ету жөніндегі комиссияның жұмысын қайта бастау.

2. Бағдарламаның ұлттық стратегиясы:

– Үздік әлемдік тәжірибелерді ескере отырып, жол қозғалысы қауіпсіздігінің ұлттық тұжырымдамасын әзірлеу.

– Нақты мақсаттармен, индикаторлармен және бақылау тетіктерімен 5-10 жылға арналған ЖҚК қамтамасыз етудің мемлекеттік бағдарламасын қабылдау.

– Жергілікті ерекшеліктер мен ресурстарды бөлуді ескере отырып, аймақтық бағдарламаларды әзірлеуді қамтамасыз ету.

3. Инфрақұрылым және технологиялар:

– Жол инфрақұрылымын бағалаудың халықаралық әдістерін енгізу (мысалы, iRAP).

– «Ақылды жолдар», «нақты уақыттағы ЖҚК басқармасы» және ЖҚК мониторингі құралдарын қоса алғанда, жол желісін жаңғырту мен цифрландыруды жеделдету.

– Арнайы қауіпсіздік аймақтарын құру, әсіресе оқу орындарының жанында.

4. Кадрларды оқыту және олардың біліктілігін арттыру:

– Жаңа технологиялар, соның ішінде жаңа технологиялар, Машиналық оқыту және үлкен деректерді талдау бойынша курстар мен тренингтер өткізу.

– Ведомствоаралық оқыту бағдарламалары және бірлескен семинарлар.

5. Білім және ағарту:

– Жүргізушілерге, жаяу жүргіншілерге және қозғалыстың басқа қатысушыларына арналған білім беру және ақпараттық науқандарды күшейту.

– Мектеп және ЖОО бағдарламаларына қозғалыс қауіпсіздігі туралы міндетті тұрақты білім беру модульдерін енгізу.

– ЖҚК мәселесі туралы азаматтардың хабардарлығын арттыру үшін БАҚ және әлеуметтік желілерді тарту.

6. Заңнама және құқық қолдану:

– Мемлекеттік органдар мен ЖАО ЖҚК үшін жауапкершілікті айқындай отырып, БДҚ саласындағы заңнаманы жетілдіру.

– Жол қозғалысын автоматтандырылған бақылау жүйесін енгізу.

– Стратегияларды талдау және түзету үшін ЖКО статистикасы бойынша деректердің ашықтығы мен ашықтығын қамтамасыз ету.

– Қазақстан Республикасының жол қатынастарына тартылған барлық мемлекеттік билік органдары мен заңды тұлғаларды жол қозғалысына қатысушылар арасында адам өмірі мен денсаулығына басымдық беру қағидатын қолдануды күшейтуге шақыру.

III. Қаржыландыру

1. ЖҚҚ бағдарламаларын қаржыландырудың тұрақты тетігін әзірлеу, оның ішінде:

– ЖҚҚ қамтамасыз етуге бағытталған ұлттық және өңірлік бюджеттік бағдарламалар.

– ЖҚҚ ұлттық және аймақтық қорлары.

– Бизнеспен және халықаралық ұйымдармен серіктестік.

2. ЖКО алдын алуға бағытталған инфрақұрылымға және ғылыми зерттеулерге инвестициялар тарту.

IV. Қатысушылардың қорытынды міндеттемелері

– Қазақстан Республикасының Үкіметіне ұсынылған шараларды басым мемлекеттік міндет ретінде бекіту ұсынылсын.

– Қазақстан Республикасының Үкіметіне іс-қимылдарды үйлестіру және ұсынымдардың орындалуына мониторинг жүргізу үшін ведомствоаралық жұмыс тобын құру ұсынылсын.

– Қазақстан Республикасы ПМ 2050 жылға дейін ЖҚҚ ұлттық стратегиясын әзірлеу кезінде конференция ұсыныстарын ескеруді ұсынсын.

– Ғылыми мекемелер, білім беру ұйымдары мен ішкі істер органдары арасындағы ынтымақтастықты жалғастыруға дайын екендігін білдіру.

Осы ұсынымдарды іске асыру ішкі істер органдары мен азаматтық қоғам институттары арасындағы әріптестікті нығайтуға, полицияға деген сенім деңгейін арттыруға, жол-көлік оқиғаларының алдын алудың тиімділігін арттыруға және ашықтық, өзара сыйластық және ведомствоаралық ынтымақтастық қағидаттарына негізделген жол қауіпсіздігін қамтамасыз етудің тұрақты жүйесін қалыптастыруға мүмкіндік береді.

РЕЗОЛЮЦИЯ

международной научно-практической конференции

«Безопасная дорога для будущих поколений»

Мы, участники международной научно-практической конференции «Безопасная дорога для будущих поколений», организованной Комитетом административной полиции Министерства внутренних дел Республики Казахстан совместно с Алматинской академией МВД Республики Казахстан имени М. Есбулатова, исходя из необходимости принятия срочных и системных мер по обеспечению безопасности дорожного движения (БДД), признавая значительный вклад науки, образования и межведомственного сотрудничества в профилактику дорожно-транспортных происшествий, принимаем настоящую резолюцию:

I. Основные вызовы и текущая ситуация

1. Аварийность на дорогах Казахстана остаётся одной из ключевых причин смертности, наносящей значительный ущерб стране, оцениваемый в 3-5% ВВП.

2. Системный анализ указывает на низкий уровень координации между государственными органами, общественными структурами и бизнесом в вопросах обеспечения безопасности дорожного движения (БДД).

3. Опыт стран, применивших проактивные подходы, такие как шведская концепция Vision Zero, Sate System, Towardz подтверждает возможность значительного снижения смертности и травматизма на дорогах.

II. Стратегические направления и рекомендации

1. Институциональные реформы:

– Создать специализированный государственный орган, ответственный за координацию и реализацию национальной стратегии БДД.

– Возобновить работу комиссии по обеспечению БДД при Правительстве Республики Казахстан.

2. Национальная стратегия программы:

– Разработать Национальную концепцию безопасности дорожного движения с учётом лучших мировых практик.

– Принять государственную программу обеспечения БДД на 5-10 лет с конкретными целями, индикаторами и механизмами контроля.

– Обеспечить разработку региональных программ с учётом локальных особенностей и распределения ресурсов.

3. Инфраструктура и технологии:

– Внедрить международные методики оценки дорожной инфраструктуры (например, iRAP).

– Ускорить модернизацию и цифровизацию дорожной сети, включая «умные дороги», «управление БДД в реальном времени» и средства мониторинга ДД.

– Создавать специализированные зоны безопасности, особенно вблизи учебных заведений.

4. Обучение и повышение квалификации кадров:

– Проводить Курсы и тренинги по новым технологиям, включая новые технологии, машинное обучение и анализ больших данных.

– Межведомственные программы обучения и совместные семинары.

5. Образование и просвещение:

– Усилить образовательные и информационные кампании для водителей, пешеходов и других участников движения.

– Внедрить обязательные регулярные образовательные модули о безопасности движения в школьную и вузовскую программы.

– Привлекать СМИ и социальные сети для повышения осведомлённости граждан о проблеме БДД.

6. Законодательство и правоприменение:

– Усовершенствовать законодательство в сфере БДД, определив ответственность за БДД государственных органов и местных исполнительных органов.

– Внедрить системы автоматизированного контроля за дорожным движением.

– Обеспечить прозрачность и открытость данных по статистике ДТП для анализа и корректировки стратегий.

– Призвать все органы государственной власти и юридические лица, задействованные в дорожных отношениях Республики Казахстан – усилить применение принципа приоритета жизни и здоровья человека среди участников дорожного движения.

III. Финансирование

1. Разработать стабильный механизм финансирования программ БДД, включая:

– Национальные и региональные бюджетные программы направленные на обеспечение БДД.

– Национальные и региональные фонды БДД.

– Партнёрства с бизнесом и международными организациями.

2. Привлекать инвестиции в инфраструктуру и научные исследования, направленные на предотвращение ДТП.

IV. Итоговые обязательства участников

– Рекомендовать Правительству Республики Казахстан утвердить предложенные меры как приоритетную государственную задачу.

– Рекомендовать Правительству Республики Казахстан создать межведомственную рабочую группу для координации действий и мониторинга выполнения рекомендаций.

– Рекомендовать МВД Республики Казахстан учесть предложения конференции при разработке Национальной стратегии БДД до 2050 года.

– Выразить готовность к продолжению сотрудничества между научными учреждениями, образовательными организациями и органами внутренних дел.

Реализация данных рекомендаций позволит укрепить партнёрство между органами внутренних дел и институтами гражданского общества, повысить уровень доверия к полиции, повысить эффективность профилактики дорожно-транспортных происшествий и сформировать устойчивую систему обеспечения дорожной безопасности, основанную на принципах открытости, взаимного уважения и межведомственного сотрудничества.

МАЗМҰНЫ

«Болашақ ұрпақ үшін қауіпсіз жол» атты халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференция бағдарламасы	3
Программа международной научно-практической конференции «Безопасная дорога для будущих поколений».....	7
«Болашақ ұрпақ үшін қауіпсіз жол» атты халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференциясының қатысушылар тізімі	11
Список участников международной научно-практической конференции «Безопасная дорога для будущих поколений».....	14
КОБЛАНДИН К.Ж. Құрметті конференция қатысушылар, әріптестер мен қадірлі қонақтар!	17
КЕНИСПАЕВ А.А. Уважаемые участники конференции, дорогие гости!	18
ДИЛЬБАРХАНОВА Ж.Р. Уважаемые участники конференции, коллеги, гости!	19
ТУРАЕВ Б.Х. Международный опыт внедрения «Нулевой смертности» (Vision zero): Применимость подхода в странах СНГ	20
АМАНБАЕВ С.Ш. Организационные причины возникновения дорожно-транспортных происшествий и пути их снижения	24
МАТКЕРИМОВ Т.Ы. Состояние безопасности дорожного движения в Кыргызской Республике	27
НОХАТОВ М.А. Қалалық көше-жол тораптарында өткізу қабілетінің арттыру әдістерін талдау	29
АЛИПОВ М.Т. Жол-көлік оқиғаларынан болатын өлім-жітімнің жоғары деңгейі	33
ТАЖЕНОВ А.Д. Последние изменения в кодекс Республики Казахстан об административных правонарушениях в сфере дорожной безопасности	36
САЛИМГЕРЕЙ А.А. О нарушениях законодательства о приоритете человеческой жизни в дорожно-транспортных отношениях в Республике Казахстан	38
ИМАНБАЕВ М.С. К вопросу «Принимаемые меры в сфере обеспечения безопасности дорожного движения»	41
СИСЕНБАЕВ Р.М. Роль автошкол в формировании устойчивой культуры дорожной безопасности	43

ВАХИТОВА Л.В., АБИБУЛЛАЕВ С.Ш. Анализ состояния безопасности на железнодорожных переездах Республики Казахстан	46
АЛДИЯРОВ Е.Т. Қалалық циклде мотоқоліктегі қозғалыс қауіпсіздігінің өзекті мәселелері	51
КОРЖУМБАЕВА Т.М. Современные приоритеты дорожной безопасности в Казахстане: вызовы, нормативные инициативы и перспективы	62
ТОКСАНОВА М.Б. Вопросы обучения детей правилам дорожного движения	65
КОБДИКОВА Ш.М. От реакции к проактивности: применение методов предиктивного анализа для снижения уровня аварийности на дорогах	69
КУЛЬТЕМИРОВА Л.Т. Современные международные тенденции в обеспечении безопасности дорожного движения	74
КАДЫРОВА Р.Т., ЕНДЫБАЙҰЛЫ Е. Video analytics in urban policing: a vision for the next decade	78
БАТЫРБАЕВ А.К. Көліктегі қылмыстық құқық бұзушылықтарды жасаудың себептері мен шарттары	80
КУРБАНОВ Р.Д. Формирование устойчивой культуры дорожной безопасности среди молодёжи	84
ШОКАНОВА Е.В. Развитие инфраструктурных элементов безопасности дорожного движения в Республике Казахстан.....	88
САНАПИЯНОВА А.Н. Қазақстан Республикасындағы жол қозғалысын құқықтық реттеу: ұлттық практика және халықаралық стандарттар	93
КАЛЫБЕКОВ М.У. Профилактика дорожно-транспортных происшествий в Республике Казахстан.....	97
РЮСТЕМОВА Ж.А. Проблемы и перспективы формирования устойчивой транспортной культуры.....	101
АРЫСТАНГАЛИЕВА Ж.Е. Роль административной полиции в обеспечении безопасности дорожного движения: правовые и организационные аспекты	107
МУХАМЕТКАЛИ А.А. Автономия и контроль: философия свободы и регулирования в дорожном движении	112
ТОЙЛЫЕВ Т.М. Қазақстан Республикасындағы жол қауіпсіздігінің өзекті мәселелері.....	117

КОЙШКЕН А.Т. Административные меры как инструмент профилактики дорожно-транспортных происшествий	119
ТУРЕНИЯЗОВА С.Ж. Болашақ ұрпақ үшін қауіпсіз жол: жаңа дәуірдің жауапкершілігі	124
КАСЕН Ж. Жол қозғалысы қауіпсіздігін қамтамасыз етудегі заманауи сын-қатерлер мен басымдықтар: құқықтық, техникалық және ұйымдастырушылық аспектілер	127
ОРТАМБАЕВА Л.Н. Профилактика дорожно-транспортных правонарушений среди молодежи: современные подходы и вызовы	131
АНЕС А.К. Профилактика дорожно-транспортных происшествий: участие государственных органов, институтов гражданского общества и образовательных организаций	136
DAYETOVA A.A. Peculiarities of investigation of transportation accidents: comparative legal analysis of traffic accidents and aviation accidents	139
«Болашақ ұрпақ үшін қауіпсіз жол» атты халықаралық ғылыми-тәжірибелік конференциясының қарары	142
Резолюция международной научно-практической конференции «Безопасная дорога для будущих поколений»	144

Беттеу:
Туренова Б.Ю.,
Абайдельдинова Ж.Т.

Қазақстан Республикасы ПМ М. Есболатов атындағы Алматы академиясы
ғылыми-зерттеу және редакциялық-баспа жұмыстарын ұйымдастыру бөлімі
050060, Алматы қ., Өтепов көш., 29

Басуға 14 шілде 2025 ж. жіберілді.
Пішімі 60×84¹/₈. №1 баспаханалық қағаз.
Ризографтық басылыс. Есептік баспа табағы 11,6.
Таралымы 100.