

Зольников Игорь Валерьевич

канд. пед. наук, преподаватель

Евдокимов Дмитрий Анатольевич

старший преподаватель

Кудряшов Владимир Александрович

канд. техн. наук, старший преподаватель

ФГКВОУ ВПО «Пермский военный институт

внутренних войск МВД России»

г. Пермь, Пермский край

ПРОФИЛАКТИЧЕСКАЯ РАБОТА В ВОИНСКОЙ ЧАСТИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

***Аннотация:** в статье рассматриваются проблемы организации профилактической работы по организации безопасности дорожного движения в воинских частях, в том числе и на предприятиях, располагающих собственным автопарком. В работе приведены данные исследований в области безопасности дорожного движения.*

***Ключевые слова:** безопасность дорожного движения, воинская часть, автопарк, водитель, транспортное средство, дорожно-транспортное происшествие, тахограф.*

Существенное значение в комплексе мероприятий по совершенствованию организации автомобильных перевозок имеет профилактическая работа по безопасности дорожного движения, проводимая в воинских частях и на предприятиях. Это объясняется тем, что в современных условиях численность автопарка в стране стремительно растет. На дорогах увеличивается число водителей, не имеющих достаточных навыков вождения. Это свидетельствует о крайней напряженности в обеспечении правопорядка на дорогах страны.

Вместе с уменьшением размеров автопарка во многих предприятиях сокращены службы и инженерно-технические работники по безопасности дорожного движения, не выполняются предрейсовые и послерейсовые медицинские

осмотры, не ведется работа по повышению профессиональной подготовки водителей и технического персонала, не проводится работа по техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств, не проводится проверка технического состояния подвижного состава юридических лиц при выпуске их на линию [2]. Таким образом, автовладельцы не выполняют обязанности по профилактике безопасности движения, предусмотренные Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 №196-ФЗ.

Водитель – это основное звено в обеспечении безопасности движения. Известно, что около 76% ДТП на дорогах страны случается по вине водителей. В соответствии данным исследований в области безопасности дорожного движения, больше всего ДТП совершается водителями со стажем вождения от нуля месяцев до трех лет. Увеличение автопарка страны ведет к росту числа водителей с небольшим стажем и, соответственно, к росту количества ДТП [5]. Поэтому система повышения профессионального мастерства водителей играет огромную роль в повышении безопасности движения. Это возможно только при современном оснащении воинских частей, учебных заведений новыми техническими средствами обучения для подготовки водителей (тренажерами, стендами, приборами и учебно-тренировочными автодромами).

Отмечая относительно невысокий удельный вес ДТП из-за технических неисправностей транспортных средств от общего количества ДТП, следует учитывать, что эти происшествия отличаются высокой тяжестью последствий. К числу основных видов неисправностей, приводящих к ДТП, относятся неисправности рабочей тормозной системы (13% от общего числа ДТП по причине технической неисправности), рулевого управления (7%), внешних световых приборов (9%), а также колес и шин (4%). Наличие нормативной базы, четко определяющей стратегию и тактику работы, формы и методы деятельности службы, – одно из важнейших условий ее эффективности. В декабре 2000 г. приказом МВД России №1240 утверждено «Наставление по техническому надзору Государственной инспекции безопасности дорожного движения», которое принципиально изменило подходы к решению стоящих перед инспекцией проблем. Для внутренних войск

МВД России введен в действие приказ ГКВВ МВД России от 11 сентября 2015 г. №297 «Об организации работы по обеспечению безопасности дорожного движения во внутренних войсках МВД России». Эти и другие нормативно-правовые документы регламентируют работу во внутренних войсках МВД России по организации профилактической работы в области безопасности дорожного движения.

Контроль за техническим состоянием подвижного состава является одной из важнейших функций воинских частей и автотранспортных предприятий. Он направлен на решение главной задачи – обеспечение соблюдения водителями транспортных средств законодательства Российской Федерации, иных нормативно-правовых актов, стандартов и технических норм по вопросам безопасности дорожного движения, а также проведения мероприятий по предупреждению ДТП и снижению тяжести их последствий в целях охраны жизни, здоровья и имущества граждан, защиты их прав и законных интересов, интересов общества и государства. Контроль за техническим состоянием транспортных средств должен осуществляться не эпизодически, а постоянно, т.е. ежедневно.

Большое значение в комплексе мероприятий по предупреждению ДТП имеет контроль со стороны воинских частей и предприятий за работой водителей на линии (в рейсе). Нужны меры, направленные на совершенствование контроля за соблюдением установленных режимов труда и отдыха водителей, особенно на междугородних и международных перевозках грузов и пассажиров [4]. Транспортные средства, осуществляющие такие перевозки, для проверки должны быть оборудованы приборами учета времени работы водителей (тахографами), контролирующими их исправное состояние. Это объясняется тем, что на указанных перевозках утомляемость водителей является одной из главных причин ДТП, в том числе с особо тяжкими последствиями.

Регистрация параметров на тахографе осуществляется на диаграммном диске или во флеш-памяти устройства. Установка тахографов на автомобиль регламентирована законодательством Российской Федерации.

Анализ тахографов позволяет оценить профессиональные качества водителей и манеру вождения, что способствует сокращению затрат в результате повышения срока службы шин, тормозных накладок, увеличению моторесурса двигателя, уменьшению количества ремонтных работ и увеличению коэффициента выпуска парка.

Кроме того, установленный на транспортном средстве тахограф является надежной защитой от необъективного расследования ДТП. Показания тахограмм принимаются при судебных разбирательствах владельцами грузов и страховыми компаниями, что особенно важно, когда перевозится дорогостоящий груз. Водитель также защищен от необоснованных обвинений сотрудников инспектирующих органов. К сожалению, во внутренних войсках, тахографы используются крайне редко или не используются вообще.

Первые результаты использования тахографов показали, что маршруты стали короче на 10–12%. Затраты на горюче-смазочные материалы снизились на 12–15% [6]. Число ДТП, в которых автотранспорт оснащался тахографами, уменьшилось в среднем на 21,9%, количество ДТП со смертным исходом – на 54,4%, межаварийный пробег возрос в 2,5 раза. В общем случае система контроля передвижений автомобиля с помощью тахографа обеспечивает: повышение эффективности работы автопарка благодаря объективному документированию поездок; уменьшение стоимости эксплуатации и уменьшение воздействия на окружающую среду благодаря экономичному способу езды; повышение безопасности движения благодаря соблюдению режимов труда и отдыха; объективный учет времени для начисления заработной платы и затрат; возможность записи времени включения и продолжительности работы дополнительных агрегатов.

С 23 января 2012 г. тахограф стал непременным атрибутом технической комплектации грузовых автомобилей грузоподъемностью свыше 3,5 т и автобусов с числом посадочных мест более 8.

В настоящее время на предприятиях для контроля за работой водителей на линии широко используется сотовая связь, а также спутниковая связь. Во внутренних войсках стала широко использоваться система контроля транспорта ГЛОНАСС. ГЛОНАСС – система двойного назначения с приоритетом решения задач в области обороны и безопасности Российской Федерации. ГЛОНАСС является источником навигационной информации, использование которой позволяет существенно повысить как технические характеристики вооружения и военной техники, так и повысить эффективность применения Армии и Флота [8].

На каждом предприятии, располагающем собственным автопарком, а также в воинских частях ведется учет нарушений правил дорожного движения водителями, а также дорожно-транспортных происшествий. Это позволяет разрабатывать конкретные мероприятия по их предупреждению, которые включаются в план профилактической работы по безопасности дорожного движения, проводимой в воинской части (на предприятии).

В системе профилактики дорожных происшествий важнейшее место занимают экономические методы управления данной сферой, создающие условия, при которых аварийная эксплуатация транспорта невыгодна предприятию, учреждению, отдельному лицу [10].

Масштабы деятельности по повышению уровня безопасности дорожного движения и соответственно ее результаты во многом определяются финансовыми средствами, которые могут быть выделены на ее осуществление.

Важным элементом профилактических работ по повышению уровня технической готовности подвижного состава предприятия, имеющих свой автопарк, в современных условиях является выполнение технического обслуживания и ремонта на специализированных автосервисных предприятиях. Сеть таких предприятий на территории городов достаточно широкая. Они выполняют самые разнообразные операции при более высоком качестве, поскольку располагают современным оборудованием, квалифицированными рабочими, особенно фирменные станции технического обслуживания [1]. Использование автосервисных предприятий особенно актуально для малых автотранспортных предприятий,

в которых, как правило, отсутствует необходимое оборудование и его приобретение является экономически нецелесообразным. Это актуально и для воинских частей, имеющих в парке технику иностранного производства, обслуживание и ремонт которой невозможен в условиях парка воинской части. Также в войска поставляется специализированная техника, например, автомобиль специальный бронированный ФЕДЕРАЛ тип 4259 модификации 42590, 425901 на шасси УРАЛ 55571 или бронированный спецавтомобиль ФЕДЕРАЛ тип 4259 модификации 42591, 425911 на базе УРАЛ 4320. И в первом и во втором случае на автомобиле устанавливается двигатель ЕВРО-4. Топливная система аккумуляторного типа – Common Rail System (CRS) с электронным управлением подачей топлива. При выходе из строя этой системы ремонт в условиях автопарка воинской части невозможен в следствии чего необходимо обратиться на станцию технического обслуживания для определения причин неисправности [9].

Значительный моральный и материальный ущерб участников дорожного движения (пешеходов, водителей, пассажиров) и организаторов перевозок (грузополучателей, грузоотправителей, автотранспортных предприятий), возникающий из-за ДТП, само собой предполагает наличие страховой защиты юридических и как физических лиц, являющихся прямыми участниками конфликта, так и третьих лиц, невзначай пострадавших в ДТП.

В обязанности автовладельцев в настоящее время входит страхование транспортных средств, как один из важнейших рычагов снижения социально-экономических последствий от ДТП. Основными видами страхования на автомобильном транспорте являются: обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, добровольное страхование пассажиров автомобильного транспорта от несчастных случаев, страхование средств транспорта организаций и граждан, страхование грузоперевозок, добровольное страхование автогражданской ответственности и др.

Страхование ответственности автовладельцев может осуществлять любая страховая компания, имеющая лицензию и являющаяся членом профессиональ-

ного объединения страховщиков, каковым является Российский союз автостраховщиков. Лидерами на Федеральном рынке ОСАГО в настоящее время являются группа компаний «Росгосстрах», «РЕСОГарантия», ОСАО «Ингострах», доля которых в совокупном объеме страховой премии составляет соответственно 32,8, 10,3 и 5,5%.

Большое значение при страховании имеет оценка ущерба от ДТП, который включает прямые и косвенные экономические потери [2; 3].

Для осуществления оценки ущерба из-за выбытия человека из области производства применяется метод общих доходов. Костяком этого метода существует выражение в финансовой форме экономической выгоды, которую общество приобретет в результате того, что предупредит гибель человека в ДТП. Для выполнения расчетов по каждой составляющей потери от ДТП можно использовать методику оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от ДТП [7], разработанную государственным научно-исследовательским институтом автомобильного транспорта.

Совершенствование организации профилактической работы по безопасности дорожного движения в воинских частях, а также на предприятиях, располагающих собственным автопарком (специализированных транспортно-логистических предприятиях, предприятиях промышленности, строительства, сельского хозяйства и др.), позволит уменьшить число ДТП на улицах населенных пунктов и дорогах, уменьшить социально-экономические потери. Все это имеет огромное значение в условиях широкомасштабной автомобилизации нашей страны в современных условиях.

Список литературы

1. Бычков В.П. Экономика предприятия и основы предпринимательской деятельности в сфере автосервисных услуг / В.П. Бычков. – М.: Инфра-М, 2011. – 385 с.
2. Верзилин В.А. Безопасность дорожного движения: организация, эффективность, перспективы развития / В.А. Верзилин. – Воронеж: Научная книга, 2005. – 328 с.

3. Заложных В.М. Экономическая оценка последствий дорожно-транспортных происшествий / В.М. Заложных. – Воронеж: ВГЛТА, 2011. – 210 с.

4. Зольников И.В. Способ преодоления водных преград боевой машиной на плаву / И.В. Зольников, В.А. Кудряшов, С.В. Манн // Новая наука: теоретический и практический взгляд: Международное научное периодическое издание по итогам Международной научно-практической конференции (14 января 2016 г., г. Нижний Новгород): В 2 ч. – Sterlitaмак: РИЦАМИ, 2016. – Ч. 2. – 188 с.

5. Зольников И.В. Сущность противоправного поведения современной российской молодежи / И.В. Зольников // Research Journal of International Studies. – 2012. – №5–3. – С. 39–40.

6. Лянденбургский В.В. Система контроля передвижения автомобиля / В.В. Лянденбургский, Ю.В. Родионов, Е.В. Кравченко // Автотранспортное предприятие. – 2012. – №2. – С. 24–27.

7. Методика оценки и расчета нормативов социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных происшествий Р-03112199–0502–00 Утв. Минтранс РФ 2000.

8. Глонасс [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://vestnik-glonass.ru/news/intro/obzor_regionalnykh_novostey/

9. Институт спецтехники [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.insst.ru/all_yral.html

10. RU 2470119 C2, 30.12.2010