Ссылка для цитирования этой статьи:

Власова Е.Л., Прудников А.В. Использование современных технологий для профилактики дорожно-транспортных происшествий // Human Progress. 2026. Том 12, Вып. 7. URL: http://progress-human.com/images/2026/Tom12_7/Vlasova.pdf DOI 10.46320/2073-4506-2026-7a-17.

УДК 342.9

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СОВРЕМЕННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ ДЛЯ ПРОФИЛАКТИКИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Власова Елена Львовна
кандидат педагогических наук, доцент,
доцент кафедры административного права и административной деятельности органов внутренних дел,
Восточно-Сибирский институт Министерства внутренних дел России
г. Иркутск, Российская Федерация

Прудников Александр Владимирович
преподаватель кафедры административного права и административной деятельности органов внутренних дел,
Восточно-Сибирский институт Министерства внутренних дел России,
г. Иркутск, Российская Федерация

Аннотация. В статье рассматривается 4-ая составляющая понятия профилактика, а именно, контроль (надзор) в области безопасности дорожного движения. Функции государственного контроля (надзора) в области безопасности дорожного движения осуществляют разные органы и службы, каждая из которых выполняет свои функции, но основным рабочим звеном системы является Государственная инспекция по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел России (Госавтоинспекция). В статье проанализированы полномочия контролирующих органов в области безопасности дорожного движения, выявлены проблемы их взаимодействия, предложены пути решения эти проблем. В рамках продвижения (внедрения) предиктивной аналитики в области безопасности дорожного движения предложено несколько способов улучшения контроля и надзора в сфере дорожного движения, среди которых разработка единой информационной системы для обмена данными между контролирующими органами, создание алгоритма для оценки эффективности работы контролирующих органов**,** выявление системных проблем во взаимодействии органов, улучшение межведомственного взаимодействия через анализ «узких мест» в законодательстве и рабочих процедурах и др. Авторами делается вывод, что внедрение предиктивной аналитики может стать мощным

инструментом для повышения эффективности контроля и надзора в области БДД, оптимизации взаимодействия контролирующих органов и, в конечном итоге, снижения количества нарушений и аварий на дорогах.

Ключевые слова: контроль, надзор, мониторинг, контролирующие органы, безопасность дорожного движения, предиктивная аналитика, общественный контроль.

Введение

Контроль (надзор)[1] в области безопасности дорожного движения (далее – БДД) направлены на обеспечение безопасности личности, общества и государства от угроз, связанных с дорожным движением. Собственно об этом говорит статья 30 Федерального закона от 10.12.1995 №196-ФЗ (ред. от 07.07.2025) «О безопасности дорожного движения», которая так и называется «Контроль (надзор) в области безопасности дорожного движения» (далее – ФЗ № 196-ФЗ).

Контроль (надзор) в области безопасности дорожного движения. Надзор в области БДД заключается в наблюдении за действиями участников дорожного движения: пешеходов, водителей, пассажиров транспортных средств (далее – ТС). В процессе наблюдения выявляются и пресекаются нарушения правовых предписаний, применяются санкции административного воздействия на нарушителей, оказывается помощь пострадавшим. Контроль за дорожным движением включает в себя визуальное или с использованием технических средств наблюдение за движением ТС и пешеходов, а также наблюдение за состоянием технических средств организации дорожного движения, проезжей части дорог и дорожных сооружений, элементами их обустройства [1, с. 28].

Федеральный закон от 29.12.2017 №443-ФЗ «Об организации дорожного движения в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты

[1] В части 1 нашей статьи было акцентировано внимание на использовании разной терминологии в области безопасности дорожного движения в разных нормативных правовых актах – различные толкования понятий «контроль» и «надзор». В некоторых документах, например в Кодексе Российской Федерации об административных правонарушениях, эти термины используются как равнозначные: «государственный контроль (надзор)» или «государственный надзор (контроль)». В других актах, таких как Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», понятия «контроль» и «надзор» позиционируются как тождественные: «контроль (надзор) в области безопасности дорожного движения». Для устранения данной проблемы внесем некоторую ясность. Контроль и надзор не равнозначные и не тождественные понятия, понятие «контроль» шире, нежели понятие «надзор». Целью контроля является проверка законности и целесообразности деятельности, целью надзора только проверка законности. Кроме того, контроль, как правило, осуществляется в отношении подчинённых органов и лиц, а надзор не связан отношениями подчинённости. Также при осуществлении контроля уполномоченные органы вправе вмешиваться в деятельность объекта проверки, а при осуществлении надзора подобное вмешательство недопустимо. Таким образом, контроль это более полное понятие, составной часть контроля является надзор и мониторинг (постоянная проверка в режиме нон-стопа).

Российской Федерации» (ред. от 08.08.2024 (с изменениями и дополнениями, которые вступили в силу с 01.03.2025) предусматривает также мониторинг дорожного движения[2], то есть сбор, обработку, накопление и анализ данных об основных параметрах дорожного движения.

Деятельность контрольных (надзорных) органов регулирует Федеральный закон от 31 июля 2020 года №248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» (ред. от 24.06.2025) (далее – ФЗ № 248-ФЗ)[3].

Контроль (надзор) в сфере дорожного движения в России осуществляется несколькими органами и службами, каждая из которых выполняет свои функции [2, с. 167]. В первую очередь, это Государственная инспекция безопасности дорожного движения (далее –

[2] Порядок мониторинга дорожного движения установлен приказом Министерства транспорта РФ от 18.04.2019 № 114 (ред. от 24.04.2024). Мониторинг проводится, чтобы: формировать и реализовывать государственную политику в области организации дорожного движения; оценивать деятельность федеральных органов исполнительной власти, исполнительных органов субъектов РФ и органов местного самоуправления по организации дорожного движения; обосновывать выбор мероприятий по организации дорожного движения; формировать комплекс мероприятий, направленных на обеспечение эффективности организации дорожного движения.

[3] При этом, статья 4 ФЗ № 248-ФЗ устанавливает, что положения закона не применяются к организации и осуществлению надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения**.** В целом закон регулирует деятельность контрольных (надзорных) органов, которая направлена на предупреждение, выявление и пресечение нарушений обязательных требований. Некоторые положения закона: контроль должен быть направлен на достижение общественно значимых результатов, которые связаны с минимизацией риска причинения вреда охраняемым законом ценностям. Закон устанавливает гарантии защиты прав граждан и организаций как контролируемых лиц. Контрольные (надзорные) органы вправе заключать соглашения между собой, а также с иными органами государственной власти и органами местного самоуправления по вопросам организации и осуществления контроля.

ГИБДД)[4], далее это органы внутренних дел (полиция), Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (далее – Ространснадзор)[5], прокуратура[6], другие органы и службы.

Бесспорно, в таком количестве контролирующих органов в области БДД есть свои «плюсы» и «минусы». К положительным сторонам контроля (надзора) в области БДД, как нам думается, можно отнести снижение количества нарушений ПДД, благодаря проводимым мероприятиям, в том числе, регулярным рейдам и проверкам на дорогах, установке комплексов ФВФ, профилактическим акциям и кампаниям, направленным на повышение культуры дорожного движения, организации лекций и уроков по безопасности дорожного движения в школах и других учебных заведениях, улучшение дорожной инфраструктуры путем ремонта дорог, установкам светофоров, пешеходных переходов и ограждений, работе с общественным мнением через СМИ и социальные сети для формирования ответственного отношения к ПДД[7].

[4] Деятельность ГИБДД регламентируется Указом Президента РФ от 15.06.1998 г. № 711 «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» (ред. от 11.02.2023). Кроме того, надзор за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства о безопасности дорожного движения регулируется приказом МВД РФ от 02.05.2023 г. №264, который основан на таких нормативных правовых актах, как Федеральный закон от 7 февраля 2011 г. №3-ФЗ «О полиции» и Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения». В 2002 году Указом Президента РФ наименования «Госавтоинспекция» и «Государственная инспекция безопасности дорожного движения» (ГИБДД) были признаны равнозначными. То есть уже более 20 лет эти термины официально взаимозаменяемы. В мае 2024 года глава ведомства Михаил Черников объявил, что названия ГИБДД и Госавтоинспекция стали равнозначными на законодательном уровне. На сегодняшний день можно использовать оба термина – и ГИБДД, и Госавтоинспекция. На официальном сайте ведомства постепенно внедряется название «Госавтоинспекция», но аббревиатура ГИБДД также остаётся в употреблении. Полное официальное название структуры – Главное управление по обеспечению безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (ГУОБДД МВД РФ).

[5] Постановление Правительства Российской Федерации от 30.06.2021 № 1101 (в редакции от 03.11.2023 №1852). Документ утверждает «Положение о федеральном государственном контроле (надзоре) в области безопасности дорожного движения». Оно устанавливает порядок организации и осуществления федерального надзора в этой сфере на основании следующих документов: Технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011); Технического регламента Таможенного союза «О безопасности колёсных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011); ГОСТ 34.401-90 «Информационная технология. Комплекс стандартов на автоматизированные системы. Средства технические периферийные автоматизированных систем дорожного движения. Типы и технические требования».

[6] Прокуратура осуществляет контроль (надзор) в области БДД на основании всех ранее перечисленных нами НПА, а также Указании Генпрокуратуры России от 19.03.2020 №175/7 «Об усилении прокурорского надзора за исполнением законодательства в сфере обеспечения безопасности дорожного движения» № 175/7**.** Документ был принят с целью повышения эффективности прокурорского надзора за исполнением законов в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации автотранспортных средств, а также за соблюдением правоохранительными органами федерального законодательства при выявлении, пресечении, раскрытии и расследовании преступлений в этой сфере.

[7] По сравнению с 2023 годом в 2024 году наблюдалась положительная динамика: количество дорожно-транспортных происшествий снизилось на 2,1%, раненых в ДТП – на 4,6%, погибших в дорожно-транспортных происшествиях – на 2,4%. В 2024 году в местах концентрации ДТП использовали 222 комплекса ФВФ: 194 тационарных, 25 передвижных и 1 мобильный. Увеличилось количество пешеходных переходов, которые соответствуют требованиям ГОСТ, в том числе, и вблизи образовательных организаций. Была проведена работа по установке искусственного электроосвещения на дорогах регионального значения в границах населённых пунктов: осветили 113 км автодорог. За 2024 год по области установили 9,7 км барьерного ограждения и 730

Основным «минусом», на наш взгляд, являются сложности в решении проблем, требующих междисциплинарного подхода. Такие проблемы, как состояние дорог, организация движения в крупных городах, требуют взаимодействия различных ведомств[8], что не всегда реализуется эффективно.

Проблемы и несогласованность действий при решении вопросов, связанных с состоянием дорог и организацией движения в крупных городах, могут возникнуть на разных этапах взаимодействия ведомств. Так, ведомства, ответственные за территориальное

дорожных знаков. По итогам анализа состояния аварийности за период с 1 января по 31 марта 2025 года в сравнении с 2024 годом на автомобильных дорогах Иркутской области зарегистрировано: снижение количества ДТП на 4,8% (с 399 до 380); рост количества погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 4,2% (с 48 до 50); снижение количества раненых в ДТП на 0,8% (с 480 до 476). Также, по информации за летний период 2025 года, в Иркутске и Иркутском районе зарегистрировано 40 ДТП с участием несовершеннолетних, в результате которых 41 ребёнок получил травмы, один ребёнок погиб. Для сравнения, за аналогичный период 2024 года было зафиксировано 54 ДТП с участием детей, что свидетельствует о снижении числа пострадавших на 26%. Положительные изменения в динамике ДТП с участием детей обусловлены усилением профилактической работы с образовательными организациями, родителями, общественностью и водителями. [Электронный ресурс] // Общественно-политическая газета «Областная»: сайт. URL: https://www.ogirk.ru/2025/10/01/v-irkutskoj-oblasti-snizilos-kolichestvo-dtp-s-detmi-v-sravnenii-s-proshlym-godom/ (дата обращения: 28.10.2025).

[8] Контролирующих ведомств достаточно много, чтобы не быть голословными, постараемся перечислить их с указанием выполняемого функционала. 1) Министерство транспорта и дорожного хозяйства региона/страны: отвечает за разработку стратегии развития транспортной системы; утверждает программы строительства и ремонта дорог; координирует работу региональных и муниципальных органов в области дорожного хозяйства. Как пример Министерство транспорта РФ разрабатывает национальные проекты по модернизации дорожной инфраструктуры, которые затем реализуются на местах. 2) Региональные и муниципальные департаменты (управления) транспорта и дорог: отвечают за состояние дорог в регионе или муниципалитете; планируют и организуют ремонт и обслуживание дорожного покрытия; разрабатывают схемы организации дорожного движения. Например: Министерство транспорта и дорожного хозяйства Иркутской области отвечает за организацию дорожного движения, разработку маршрутов общественного транспорта и контроль состояния городских дорог. 3) ГИБДД: контролирует соблюдение ПДД и безопасность на дорогах; участвует в анализе причин ДТП и разработке мер по их предотвращению; взаимодействует с органами власти по вопросам организации дорожного движения. Пример: ГИБДД может инициировать установку светофоров или дорожных знаков на опасных участках дорог. 4) Коммунальные службы: отвечают за уборку дорог, тротуаров и других общественных пространств; участвуют в ремонте и обслуживании уличного освещения, ливневых канализаций и других элементов дорожной инфраструктуры. Пример: коммунальные службы Иркутска отвечают за очистку дорог от снега и мусора, что напрямую влияет на безопасность движения. 5) Организации, отвечающие за общественный транспорт: разрабатывают маршруты и расписание общественного транспорта; обеспечивают его бесперебойную работу; взаимодействуют с другими ведомствами для оптимизации транспортных потоков. Пример: МУП «Иркутский городской транспорт» отвечает за работу троллейбусов и автобусов в Иркутске, что влияет на загруженность дорог и организацию движения. 6) Строительные и проектные организации: разрабатывают проекты строительства новых дорог и реконструкции существующих; проводят инженерные изыскания и расчёты для обеспечения безопасности и эффективности дорожного движения. Пример: проектные институты разрабатывают планы строительства транспортных развязок, которые помогают разгрузить городские магистрали. 7) Органы местного самоуправления: определяют приоритетные направления развития городской инфраструктуры; выделяют бюджетные средства на ремонт и обслуживание дорог; инициируют проекты по улучшению организации движения в городе. Пример: городская дума принимает решение о выделении средств на ремонт наиболее проблемных участков дорог. 8) Службы, отвечающие за светофоры и другие технические средства организации движения: устанавливают и обслуживают светофоры, дорожные знаки, камеры фиксации нарушений; настраивают режимы работы светофоров для оптимизации трафика. Пример: в Иркутске внедрена интеллектуальная транспортная система, которая автоматически регулирует работу светофоров в зависимости от загруженности дорог.

планирование и дорожное строительство, часто работают изолированно (например, департамент архитектуры и градостроительства и строительный департамент могут не согласовывать свои действия). Как результат, отсутствие комплексного подхода к разработке градостроительных планов, когда не учитывается развитие транспортной инфраструктуры – например, при массовом многоэтажном строительстве в новых микрорайонах не предусматривается опережающее развитие общественного транспорта, не предусмотрены стоянки личного транспорта проживающих там лиц. Использование придомовой территории в качестве бесплатной парковки создаёт препятствия для проезда специальных машин (например, машин скорой помощи) к месту вызова, что нарушает права не только жителей, но и правила пожарной безопасности [3, с. 121]**.**

Проблемы создают и строительство торговых центров, выставочных комплексов на центральных дорогах или пересечении ключевых магистралей без всесторонней оценки влияния на пропускную способность. В связи с этим разные виды транспорта и дорожная инфраструктура не работают как единый механизм. Интеграция различных видов транспорта включает в себя единую тарифную систему, согласованное расписание, общие информационные системы и удобные пересадочные узлы.

Для решения подобных проблем города внедряют интеллектуальные транспортные системы. Они собирают всю информацию, связанную с дорогами и дорожной инфраструктурой, помогают управлять трафиком. Отсутствие координации между транспортными операторами и уровнями власти приводит к задержкам в реализации проектов и снижению качества услуг. В результате из-за недостаточной интеграции могут возникать, например, дублирование маршрутов, нерациональное использование ресурсов, пробки и другие проблемы, что в целом снижает эффективность транспортной системы [4, с. 19].

Отсутствие федерального закона, который бы заложил основу для единой системы государственного управления организацией дорожного движения также ведет к проблемам и несогласованности действий контролирующих органов, а существующие пробелы в законодательстве[9] не обеспечивают чёткого разграничения полномочий между

[9] Нам хотелось бы акцентировать внимание на следующих пробелах законодательства в сфере организации дорожного движения: отсутствие чёткой системы разграничения ответственности и полномочий государственных органов исполнительной власти в области организации дорожного движения; не установлены цели и содержание организации дорожного движения как самостоятельного вида деятельности, его соотношение с градостроительной, транспортной и дорожной деятельностью; не определён порядок разработки и утверждения предпроектной и проектной документации в сфере организации дорожного движения, требования к её составу и содержанию; отсутствуют нормы, детализирующие государственный контроль и надзор, а также формы и порядок осуществления экспертной деятельности в области организации дорожного движения и территориально-транспортного планирования; не сформулированы правовые принципы, направленные на регулирование

федеральными, региональными и муниципальными органами власти в сфере организации дорожного движения.

Недостаточный, с нашей точки зрения, общественный контроль за ходом реализации мероприятий по улучшению организации дорожного движения. Думается, что эффективность реализации государственных программ и отдельных проектов по снижению уровня аварийности во многом зависит от их поддержки общественностью, а в законодательстве РФ отсутствуют нормативно закреплённые полномочия у граждан и общественных объединений по осуществлению общественного контроля[10] в сфере обеспечения безопасности дорожного движения [5, с. 23].

В статье 8 ФЗ №196-ФЗ предусмотрено участие общественных объединений в мероприятиях по обеспечению безопасности дорожного движения. Согласно этой статье, общественные объединения, созданные для защиты прав и законных интересов граждан, участвующих в дорожном движении, имеют право вносить в федеральные органы исполнительной власти и органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации предложения по осуществлению мероприятий; совершенствованию технических регламентов, правил, документов по стандартизации, технических норм и других нормативных документов в области обеспечения безопасности дорожного движения. Проводить по просьбе членов общественных объединений исследования причин и обстоятельств дорожно-транспортных происшествий, передавать материалы в прокуратуру и представлять интересы своих членов в суде. Проводить мероприятия по профилактике аварийности.

Кроме того, федеральные органы исполнительной власти, органы исполнительной власти субъектов РФ, органы местного самоуправления и хозяйствующие субъекты могут привлекать с их согласия общественные объединения к проведению мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения.

транспортного спроса на пропускную способность дорожных сетей в городах и на прилегающих к ним территориях; не отрегулированы вопросы организации размещения транспортных средств на улично-дорожной сети и применения различных правовых мер, ограничивающих движение, остановку и стоянку автомототранспорта; нет механизмов привлечения к ответственности юридических лиц и должностных лиц, отвечающих за организацию дорожного движения; отсутствует единый нормативный акт, регулирующий все вопросы, связанные с дорожным движением.

[10] Общественный контроль – это деятельность граждан, общественных объединений и иных негосударственных организаций, направленная на наблюдение за деятельностью государственных и муниципальных органов, а также на проверку соблюдения прав и свобод граждан. В широком смысле общественный контроль призван обеспечить прозрачность и ответственность власти, дать гражданам возможность влиять на процессы принятия решений и контролировать их исполнение.

Таким образом, закон предусматривает активное участие общественности в обеспечении безопасности дорожного движения, хотя термин «общественный контроль» прямо в статье не используется.

Вот почему, все чаще и чаще звучат предложения о внесении поправки в статью 8 «Участие общественных объединений в осуществлении мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения» ФЗ № 196-ФЗ путем замены слово «мероприятий» на термин «общественный контроль».

Замена термина «мероприятия» на «общественный контроль» будет акцентировать внимания на роли общественных объединений как субъектов, осуществляющих систематическое наблюдение и контроль за соблюдением законодательства в сфере безопасности дорожного движения, что повысит значимость их роли в системе обеспечения БДД. Кроме того, использование термина «общественный контроль» может привести к унификации законодательства и сделать правовые нормы более понятными и согласованными с другими законами, например, с ФЗ от 21.07.2014 №212-ФЗ (редакция от 25.12.2023) «Об основах общественного контроля в Российской Федерации». Чёткое определение функций в виде «общественного контроля» может стимулировать общественные объединения к более активной позиции в вопросах безопасности дорожного движения[11].

Способы улучшения контроля и надзора в сфере дорожного движения. В рамках продвижения (внедрения) предиктивной аналитики в области безопасности дорожного движения предложено несколько способов улучшения контроля и надзора в сфере дорожного движения, среди которых:

I. Разработка единой информационной системы для обмена данными между контролирующими органами. Это позволит оперативно передавать сведения о нарушениях, потенциально опасных участках и других факторах, влияющих на БДД, что улучшит координацию действий различных ведомств.

[11] Однако, есть и противники данной поправки, которые выдвигают следующие аргументы: слово «мероприятия» подразумевает широкий спектр действий – от организации конкретных событий до реализации программ. Термин «общественный контроль» более узконаправленный и может сузить возможности деятельности общественных объединений, зафиксированные в законе. Замена термина может потребовать пересмотра ряда подзаконных актов и процедур, что связано с дополнительными организационными и временными затратами. В практическом применении термин «общественный контроль» может быть интерпретирован по-разному, что потенциально приведёт к правовым спорам и затруднениям в реализации закона. Текущие формулировки закона уже позволяют общественным объединениям активно участвовать в обеспечении безопасности дорожного движения, и радикальное изменение термина может не принести ощутимых улучшений. Мы придерживаемся ранее высказанной точки зрения.

В России существуют несколько информационных систем, которые частично решают задачи обмена данными в сфере дорожного движения и могут интегрировать элементы предиктивной аналитики. Однако, единой платформы, полностью охватывающей все аспекты предиктивной аналитики для контроля и надзора в этой области, на данный момент нет. На сегодняшний день существуют следующие системы:

1) Система контроля за формированием и использованием средств дорожных фондов (СКДФ). Это федеральная государственная информационная система, которая собирает, обрабатывает и хранит данные об автомобильных дорогах, дорожной деятельности и использовании средств дорожных фондов. СКДФ обеспечивает межведомственный обмен информацией, но её основная функция – учёт и контроль финансовых потоков, а не предиктивная аналитика безопасности дорожного движения.

2) Федеральная информационная система Госавтоинспекции (ФИС ГИБДД-М). Система включает подсистемы для учёта транспортных средств, водительских удостоверений, административных правонарушений и других данных. ФИС ГИБДД-М предназначена для автоматизации работы подразделений МВД и информационного обмена с заинтересованными органами. Она может служить источником данных для аналитических систем, но сама по себе не фокусируется на предиктивной аналитике [6, с. 20].

3) Автоматизированные системы метеорологического обеспечения (далее – АСМО). Эти системы используются для мониторинга погодных условий и состояния дорожного покрытия, что важно для безопасности движения. АСМО позволяют прогнозировать изменения метеоусловий и оптимизировать работы по содержанию дорог, но их функционал ограничен метеорологическими данными.

Помимо того, существуют и внедрены в практическую деятельность частные разработки с элементами предиктивной аналитики: 1) Система CrashGuard AI для предиктивного анализа дорожных происшествий, основанная на многофакторном анализе данных. Она использует нейросети для выявления потенциально опасных ситуаций в реальном времени, но предназначена для интеграции в транспортные средства, а не для межведомственного обмена данными.

2) «Аналитический модуль БДД» от ГК (группа компаний) «Урбантех» – это специализированная платформа для учёта и анализа ДТП, которая включает функцию предиктивной аналитики для прогнозирования аварийности. Система помогает оптимизировать размещение комплексов ФВФ и оценивать их эффективность, но её масштаб и интеграция с другими государственными системами ограничены. Среди постоянных пользователей «Аналитического модуля БДД» – Минтранс Подмосковья, ЦБДД, ЦАФАП,

представители администрации муниципалитетов и службы комиссаров. В Московской области, где система применяется с 2021 года, отмечается снижение уровня аварийности и смертности в результате ДТП. Например, в 2023 году количество погибших в Подмосковье снизилось на 7% по сравнению с предыдущим периодом. Внедрена в Московской области с 2016 года, в Республике Дагестан**,** Удмуртской Республике, Нижегородской области**.**

3) Система «Traffic Guardian AI 3.0» от DTPAX – это специализированное программное обеспечение для интеллектуального анализа дорожных инцидентов с функциями автоматического распознавания опасных ситуаций и прогнозирования аварийных участков. Система интегрируется с экстренными службами. Это пилотный проект, который был запущен в трёх регионах России, но Иркутск и Иркутская область в списке не упоминаются.

4) Система прогнозирования и аналитики ДТП (СПАД). Агрегирует данные из федеральных и региональных источников, предоставляет инструменты для анализа аварийности, планирования мероприятий и контроля их эффективности.

Считаем, что для создания единой информационной системы, объединяющей предиктивную аналитику и межведомственный обмен данными, потребуется интеграция существующих платформ и разработка новых модулей. Национальные проекты, такие как «Безопасные качественные дороги», бесспорно, стимулируют развитие цифровых технологий в сфере дорожного хозяйства, но пока акцент делается на отдельных решениях, а не на комплексной системе. Частные разработки демонстрируют потенциал предиктивной аналитики, но их масштабирование на федеральный уровень требует стандартизации и интеграции с государственными информационными системами. Таким образом, хотя отдельные элементы для создания единой платформы существуют, на данный момент нет целостной системы, которая бы полностью решала задачу предиктивной аналитики в рамках межведомственного взаимодействия в сфере безопасности дорожного движения [7, с. 65].

II. Прогнозирование зон повышенного риска с помощью анализа статистических данных. Предиктивная аналитика поможет выявить регионы и участки дорог с высокой вероятностью нарушений или аварий, что позволит контролирующим органам целенаправленно планировать рейды и проверки. При этом, используются те же системы предиктивной аналитики «Аналитический модуль БДД» от ГК «Урбантех», система прогнозирования и аналитики ДТП (СПАД), CrashGuard AI.

III. Создание алгоритма для оценки эффективности работы контролирующих органов. На основе анализа данных о выявленных нарушениях, принятых мерах и их результатах можно будет объективно оценивать работу ведомств, выявлять слабые места и разрабатывать меры по их устранению. Для создания алгоритма оценки эффективности работы

контролирующих органов предлагаем поэтапно решать следующие задачи. Во первых, необходимо определить цели оценки для этого минимизировать вред (ущерб) охраняемым законом ценностям; выявить слабые места в работе ведомств; разработать меры по устранению недостатков и повышению эффективности контроля. Затем выбрать ключевые и индикативные показатели, где ключевые показатели – отражают уровень достижения общественно значимых результатов (например, уровень минимизации вреда охраняемым ценностям, степень устранения риска причинения вреда). Индикативные показатели – помогают мониторить деятельность, анализировать проблемы и определять их причины (например, соотношение между степенью устранения риска и объёмом использованных ресурсов, уровень вмешательства в деятельность контролируемых лиц).

Кроме того, необходимо собрать и проанализировать данные (сведения о выявленных нарушениях, информацию о принятых мерах и их результатах, данные о затраченных трудовых, материальных и финансовых ресурсах, статистику по профилактическим мероприятиям и их влиянию на ситуацию). После проведенного анализа данных выявить слабые места в работе контролирующих органов: определить сферы с недостаточным уровнем достижения ключевых показателей; проанализировать, в чём причины недостаточной эффективности (недостаток ресурсов, несовершенство методик, системные проблемы); выделить области с чрезмерным вмешательством в деятельность подконтрольных субъектов или неэффективным использованием ресурсов.

По результатам описанных выше мероприятий разработать и оценить меры по устранению выявленных недостатков, а также формировать отчёт о результатах оценки, включив в него анализ достигнутых показателей, выявленные проблемы и предложенные решения. Внедрить изменения и отслеживать их эффективность, учитывая внешние факторы и изменения в подконтрольной сфере.

Например, Правительство и профильные министерства могут инициировать разработку и внедрение алгоритма оценки, отвечать за общее руководство и координацию деятельности контролирующих ведомств, анализировать результаты работы подчинённых органов и принимать решения о корректировке их деятельности. Счётная палата РФ или контрольно-счётные органы субъектов РФ должны заниматься проверкой эффективности использования государственных ресурсов. Органы прокуратуры будут осуществлять надзор за исполнением законов, выявлять системные нарушения и недостатки в работе ведомств. Специализированные аналитические центры и экспертные организации могут проводить независимую оценку эффективности работы ведомств и готовить экспертные заключения и рекомендации по улучшению работы контролирующих органов. Межведомственные

комиссии и рабочие группы должны включать представителей разных ведомств и экспертов для решения комплексных задач, в том числе, оценки эффективности контроля и разработки совместных подходов к оценке и мерам по повышению эффективности работы. Органы местного самоуправления могут оценивать работу контролирующих органов на муниципальном уровне и анализировать, как принятые меры влияют на ситуацию в муниципалитете. Общественные организации и гражданские инициативы могут участвовать в оценке прозрачности и эффективности работы государственных органов, а также проводить собственные исследования с публикацией отчётов о работе контролирующих ведомств. Центральные банки и другие регуляторные органы (в зависимости от сферы контроля) могут оценивать эффективность работы поднадзорных организаций, разрабатывать и применять специальные методики анализа и контроля.

Выбор конкретного органа или органов для оценки конечно будет зависит от: уровня контроля (федеральный, региональный, муниципальный); сферы деятельности контролирующих органов; поставленных целей и задач оценки; действующего законодательства и распределения полномочий между органами власти.

IV. Предиктивная аналитика может помочь обнаружить проблемы и недостатки в коммуникации и координации между ведомствами, собственно, проблемы взаимодействия достаточно подробно были рассмотрены в данной статье.

V. С помощью предиктивной аналитики можно смоделировать, как разные меры контроля и надзора повлияют на БДД, и выбрать наиболее эффективные подходы к взаимодействию органов в различных условиях.

VI. Предиктивная аналитика позволяет выявлять тенденций, которые могут привести к ухудшению БДД. Контролирующие органы могут своевременно реагировать на рост числа нарушений определённого типа, изменение транспортной нагрузки или другие факторы, потенциально опасные для безопасности движения.

В заключении хочется отметить, что внедрение предиктивной аналитики может стать мощным инструментом для повышения эффективности контроля и надзора в области БДД, оптимизации взаимодействия контролирующих органов и, в конечном итоге, снижения количества нарушений и аварий на дорогах.

Список литературы

1. Ефремов С.Б. Инновационные технологии в формировании безопасного дорожного поведения водителей // Современная зарубежная психология. 2023. № 12(1). С. 26-34.

2. Мидловец М.В. Система мер по профилактике и предупреждению дорожно-транспортных преступлений // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. 2015. № 1. С. 167-173.

3. Верзилин С.В. Основные направления единой государственной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения на современном этапе // Регион: системы, экономика, управление. 2019. № 2(45). С. 120-125.

4. Орешкина И.Б. Теоретико-правовой обзор актуальных проблем реализации правовых норм в сфере безопасности дорожного движения Российской Федерации // Вестник Евразийской академии административных наук. 2014. № 4. С. 14-23.

5. Копыл Д.В., Шубакин А.А., Поделякин А.А. Профилактика дорожно-транспортных происшествий // Безопасность дорожного движения. 2021. № 1. С. 21-25.

6. Степкин Р.М., Карагодин А.В. Вопросы профилактики дорожно-транспортных происшествий подразделениями Госавтоинспекции МВД России: проблемы правового регулирования // Вестник БелЮИ МВД России. 2023. №1. С. 17-21.

7. Семененко Г.М., Чхвимиани Э.Ж. Применение инновационных технологий в целях предупреждения дорожно-транспортных происшествий на территории Российской Федерации // Вестник Волгоградской академии МВД России. 2018. № 4(47). С. 62-68.

THE USE OF MODERN TECHNOLOGIES FOR THE PREVENTION OF ROAD TRAFFIC ACCIDENTS

Vlasova Elena Lvovna
Candidate of Pedagogical Sciences, Associate Professor,
Associate Professor at the Department of Administrative Law and Administrative Activity of Internal Affairs Bodies,
East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia
Irkutsk, Russian Federation

Prudnikov Aleksandr Vladimirovich
Lecturer,
Department of Administrative Law and Administrative Activities of Internal Affairs Bodies
East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation
Irkutsk, Russian Federation

Abstract. This article examines the fourth component of the concept of «prevention» - specifically, control (supervision) in the sphere of road safety. While various agencies and services carry out state control (supervision) functions, regarding road safety – each with its own specific responsibilities – the primary operational unit within this system is the State Traffic Safety Inspectorate of the Ministry of Internal Affairs of Russia (Gosavtoinspektsiya). The article analyzes the powers of the regulatory bodies responsible for road safety, identifies challenges in their coordination, and proposes potential solutions to these issues. As part of the promotion (implementation) of predictive analytics in the field of road safety, several methods have been proposed to improve control and oversight in road traffic. These include developing a unified information system for data exchange among regulatory authorities, creating an algorithm to evaluate the performance of these authorities, identifying systemic issues in interagency cooperation, and enhancing interdepartmental coordination by analyzing «bottlenecks» in legislation and operational procedures. The authors conclude that the implementation of predictive analytics can serve as a powerful tool for increasing the effectiveness of road safety control and oversight, optimizing the interaction between regulatory bodies, and, ultimately, reducing the number of traffic violations and accidents.

Key words: control, oversight, monitoring, regulatory authorities, road safety, predictive analytics, public oversight.

References

1. Efremov S.B. Innovative Technologies in Shaping Safe Driving Behavior // Modern Foreign Psychology. 2023. № 12(1). P. 26-34.
2. Midlovets M.V. A System of Measures for the Prevention and Deterrence of Road Traffic-Related Offenses // Scientific Notes of V.I. Vernadsky Crimean Federal University. Legal Sciences. 2015. № 1. P. 167-173.
3. Verzilin S.V. Key Directions of the Unified State Policy on Road Safety at the Present Stage // Region: Systems, Economy, Management. 2019. № 2(45). P. 120-125.
4. Oreshkina I.B. A Theoretical and Legal Overview of Current Issues in the Implementation of Legal Norms Regarding Road Safety in the Russian Federation // Bulletin of the Eurasian Academy of Administrative Sciences. 2014. № 4. P. 14-23.
5. Kopyl D.V., Shubakin A.A., Podelyakin A.A. Prevention of Road Traffic Accidents // Road Safety. 2021. № 1. P. 21-25.
6. Stepkin R.M., Karagodin A.V. Issues Concerning the Prevention of Road Traffic Accidents by Units of the State Traffic Inspectorate of the Russian Interior Ministry: Problems of Legal Regulation // Bulletin of the Belgorod Law Institute of the Russian Interior Ministry. 2023. № 1. P. 17-21.

7. Semenenko G.M., Chkhvimiani E.Zh. The Use of Innovative Technologies for the Prevention of Road Traffic Accidents in the Russian Federation // Bulletin of the Volgograd Academy of the Russian Interior Ministry. 2018. № 4(47). P. 62-68.