

**ДМИТРИЙ НИКОЛАЕВИЧ КОПОНЕВ,**

*старший преподаватель кафедры  
информационно-компьютерных технологий в деятельности ОВД  
ФГКОУ ВПО «Белгородский юридический институт МВД России»;*

**АНДРЕЙ АНАТОЛЬЕВИЧ ДРОГА,**

*преподаватель кафедры  
информационно-компьютерных технологий в деятельности ОВД  
ФГКОУ ВПО «Белгородский юридический институт МВД России»*

## ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ УГИБДД УМВД РОССИИ ПО БЕЛГОРОДСКОЙ ОБЛАСТИ

Кратко описываются средства современных информационных технологий, используемых в деятельности УГИБДД УМВД России по Белгородской области.

**Ключевые слова:** информационные технологии, ГИБДД.

*D.N. Koponev, Senior Lecturer, Subdepartment of Informational-and-Computer Technologies in Police Activities, Russia MI Law Institute (Belgorod City); e-mail: belui@lenta.ru, tel.: 8 (4722) 55-71-13;*

*A.A. Droga, Lecturer, Subdepartment of Informational-and-Computer Technologies in Police Activities, Russia MI Law Institute (Belgorod City); e-mail: belui@lenta.ru, tel.: 8 (4722) 55-71-13.*

Informational technologies in the activities of the Traffic Safety State Inspection Department, Belgorod Region.

Modern informational technologies useB in the activities of the Traffic Safety State Inspection Department, Belgorod Region, are briefly described.

**Key words:** informational technologies, Traffic Safety State Inspection.

Роль современных технологий в жизни и деятельности общества как неотъемлемой части научно-технического прогресса постоянно возрастает. Причем наибольшее применение находят именно информационные технологии. Они занимают достойное место во всех важнейших сферах общественной жизни и государственного управления.

Одной из них, несомненно, является обеспечение безопасности дорожного движения. Стремительный рост числа автомобилей (прежде всего, находящихся в личной собственности и собственности частных предприятий) в стране опережает уровень развития дорожной сети и пропускной способности городских магистралей. Существующая ситуация объективно ведет к увеличению аварийности на дорогах, росту количества дорожно-транспортных происшествий, а также способствует увеличению ущерба от дорожно-транспортных происшествий. Так, по данным УГИБДД УМВД России по Белгородской области, по состоянию на 31 декабря 2012 г. в области зарегистрировано 450 743 легковых и грузовых автомобиля, 8910 автобусов и 25 608 мототранспортных средств<sup>1</sup>. При этом в 2012 г. на территории области зарегистрировано 1369

дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло 285 и ранено 1577 человек. Большие размеры социальных и экономических потерь от дорожно-транспортных происшествий придают задаче обеспечения безопасности дорожного движения государственную значимость.

Для повышения оперативности и обоснованности принимаемых управленческих решений, направленных на повышение безопасности дорожного движения, органы и подразделения ГИБДД МВД России, в том числе и УГИБДД УМВД России по Белгородской области, активно внедряют и используют в своей деятельности современные информационные технологии. При этом наряду с техническими устройствами широко применяются информационные системы различного назначения.

В соответствии с Концепцией федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах»<sup>2</sup> в целях обеспечения межведомственного взаимодействия в деятельности по сохранению жизни и здоровья участников дорожного движения, сокращению демографического и социально-экономического ущерба от дорожно-транспортных

происшествий и их последствий на территории области Правительством Белгородской области была утверждена долгосрочная целевая программа «Профилактика правонарушений, борьба с преступностью, обеспечение безопасности дорожного движения в Белгородской области на 2013-2020 годы»<sup>3</sup>. Большую роль в ее реализации играют системы видеонаблюдения, включающие в себя системы мониторинга участков улично-дорожной сети, видеокамеры системы «Поток», камеры для выявления других нарушений ПДД, обзорные камеры для видеофиксации обстановки на перекрестках.

Проблему автоматизации контроля за обеспечением безопасности дорожного движения управление ГИБДД решает и посредством развития практики применения приборов видеофиксации нарушений ПДД. Данное оборудование обеспечивает видеофиксацию превышения скоростного режима транспортными средствами и выезда на полосу встречного движения, проверку транспортных средств по базе данных административной практики (лишение водительского удостоверения, оплата штрафов и т.д.), проверку по базам данных зарегистрированного и угнанного транспорта. Сотрудниками Центра автоматизированной фиксации административных правонарушений в области дорожного движения ГИБДД УМВД России по Белгородской области в настоящее время используется специальное программное обеспечение, обрабатывающее информацию со всех комплексов видеофиксации нарушений ПДД. При этом постановление о привлечении к административной ответственности собственника транспортного средства печатается в автоматическом режиме, а информация о выявленном нарушении и принятом решении по делу об административном правонарушении в автоматическом режиме загружается в базу данных «Админпрактика». Так, в 2012 г. из 436 574 случаев нарушений ПДД в области этими приборами было зафиксировано 160 тыс. нарушений (следует отметить, что в силу различных объективных причин автоматизированные комплексы на базе приборов видеофиксации эксплуатировались непостоянно). По каждому такому случаю были оформлены постановления по делам об административных правонарушениях в области дорожного движения.

Приведенные выше статистические показатели получены в результате ведения подразделениями УГИБДД соответствующей учетной работы. Разумеется, такая работа осуществляется с использованием современных информационных систем. Одной из них является Типовая регио-

нальная информационная система ГИБДД, рекомендованная к использованию Главным управлением по обеспечению безопасности дорожного движения МВД России<sup>4</sup>.

Типовая региональная информационная система (ТРИС) ГИБДД является составной частью Федеральной информационной системы ГИБДД Российской Федерации. ТРИС предназначена для использования в информационной сети подразделений на региональном, районном (межрайонном), абонентском уровнях структуры ГИБДД. Она представляет собой многопользовательскую, распределенную информационную систему с централизованным управлением правами доступа, параметрами и функциями системы что позволяет объединить в ней все подразделения ГИБДД региона.

Информационная система ТРИС ГИБДД создана, чтобы:

- автоматизировать регистрационную экзаменационную, учетную, информационно-поисковую и отчетно-аналитическую деятельность в подразделениях ГИБДД районного, межрайонного и регионального уровней;

- обеспечить подразделения ГИБДД районного, межрайонного и регионального уровней информацией специализированных учетов Госавтоинспекции и ГИАЦ МВД России;

- обеспечить в установленном порядке информационный обмен с подразделениями Госавтоинспекции, МВД России, органами государственной власти Российской Федерации, организациями и общественными объединениями;

- осуществить поиск и просмотр данных информационной системы федерального и регионального уровней;

- обеспечить возможность двустороннего обмена данными между информационной системой регионального уровня и информационной системой районного (межрайонного) уровня с использованием файлов транспортного формата ФИС ГИБДД в соответствии с предъявляемыми требованиями к информационному взаимодействию.

Внедрение данной информационной системы позволило сократить затраты времени при осуществлении регистрационных действий с транспортными средствами, повысить качество внесения административных материалов в соответствующие базы данных, а также улучшить качество обслуживания граждан. Кроме того за счет централизованного учета всех действий пользователей системы внедрение ТРИС ГИБДД снизило коррупционную составляющую в подразделениях МОТОТРЭР и административной практике.

В настоящее время информационная система ТРИС ГИБДД, эксплуатируемая в УГИБДД УМВД России по Белгородской области, обеспечивает хранение и обработку данных о порядка 10 млн объектов учета.

Одной из функций ГИБДД является решение задач в области прогнозирования и анализа безопасности дорожного движения на основе множества показателей аварийности, параметров и характеристик движения автотранспорта. Эффективность работы ГИБДД по данным вопросам может быть повышена за счет введения в практику методов и инструментов анализа и мониторинга различных параметров и показателей безопасности дорожного движения на основе использования современных технологий обработки и анализа информации.

Поддержкой в решении указанной задачи служит многопараметрическая информационно-аналитическая система прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения (МИАС). Основной целью МИАС выступает повышение эффективности деятельности органов власти по обеспечению безопасности дорожного движения за счет использования современных информационных технологий, создания единого информационного пространства, решения широкого круга задач мониторинга<sup>5</sup>.

Данная система позволяет проводить многосторонний анализ ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения по следующим основным направлениям:

- выявление причин, факторов и условий, влияющих на ДТП;

- оценка эффективности мероприятий, направленных на снижение аварийности;

- анализ выполнения функций межведомственного взаимодействия;

- выявление проблемных зон и «узких мест» в обеспечении безопасности дорожного движения.

Интегрированные информационные ресурсы из различных источников дают возможность осуществлять анализ ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения во взаимосвязи с социальными и экономическими показателями. МИАС позволяет в оперативном режиме проводить мониторинг текущей ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Встроенная подсистема моделирования и прогнозирования предназначена для проведения вариантных расчетов развития ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения на различные горизонты прогнозирования

на основе различных сценариев во взаимосвязи с социально-экономическим развитием территорий и уровнем жизни населения, а также прогнозирования выполнения поставленных целей. Использование модельного аппарата дает возможность условно дать ответ на вопросы: «Что будет, если...» (сценарное прогнозирование) и «Что необходимо для...» (целевое прогнозирование). Модельный и математический аппарат подсистемы позволяет:

- осуществлять оперативное прогнозирование показателей методами многомерного статистического анализа;

- использовать сценарное эконометрическое моделирование;

- осуществлять расчет необходимых ресурсов для достижения поставленных целей;

- оценивать социальный и экономический ущерб от ДТП.

Автоматизированная информационно-управляющая система подразделений ДПС Госавтоинспекции (АИУП ДПС), интегрированная с Единой государственной системой, основана на принципе взаимодействия ДПС Госавтоинспекции с экстренными службами, привлекаемыми для ликвидации последствий ДТП, оперативного управления нарядами ДПС Госавтоинспекции с обратной связью по контролю обстановки на месте ДТП или ЧС и по результатам работы нарядов ДПС Госавтоинспекции<sup>6</sup>.

Система АИУП ДПС предназначена для того, чтобы оперативный дежурный (ответственное лицо) любого из ведомств (ГИБДД, МЧС, «Скорая помощь»), получив информацию о ДТП, вводил информацию и она сразу отображалась на автоматизированных рабочих местах всех заинтересованных лиц согласно их зонам ответственности.

Первичную информацию о ДТП или ЧС на дороге дежурный получает по телефонной или радиосвязи от участников или свидетелей ДТП (последствий ДТП), от нарядов ДПС Госавтоинспекции, а также от оперативных дежурных ЕДДС, других экстренных служб (спасатели, пожарные, «Скорая помощь» и т.д.).

Уточняющую информацию, а также доклады о результатах деятельности и об изменениях в обстановке дежурный получает от нарядов ДПС Госавтоинспекции с места ДТП или ЧС по телефонной или радиосвязи.

Дополнительную информацию от других экстренных служб дежурный получает либо по телефону, либо с помощью средств передачи данных между автоматизированными системами взаимодействующих служб, интегрированными с АИУС РСЧС (при их наличии).

В условиях взаимодействия АИУП ДПС с другими автоматизированными информационно-управляющими системами (АИУС), интегрированными с Единой государственной системой предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций, в подразделениях МЧС России и Минздрава России информация о ДТП может поступить в дежурную часть любой экстренной службы (101, 102, 103, ЕДДС-112, специализированную ДДС). При поступлении информации о ДТП она вводится в АИУП ДПС или АИУС другой службы и сразу же становится доступной остальным экстренным службам, привлекаемым к ликвидации последствий ДТП, а также вышестоящим органам управления Госавтоинспекции. Информационный обмен осуществляется с помощью средств передачи данных между автоматизированными системами взаимодействующих служб, что исключает необходимость многократного ввода одной и той же информации в разные системы, сокращает вероятность появления противоречивых данных и ускоряет создание распорядительных документов, если таковые требуются для надлежащего управления силами и средствами, задействованными в районе ДТП или ЧС, а также для выявления и устранения причин и факторов, влияющих на дорожно-транспортную аварийность.

Оперативными дежурными в АИУП ДПС осуществляется регистрация ДТП, подлежащих учету, т.е. ДТП, в результате которых были ранены или погибли люди. Сведения о ДТП в объеме карточки оперативного учета, зарегистрированной в дежурной части строевого подразделения, в режиме реального времени поступают на все уровни управления безопасностью дорожного движения. По результатам выезда и оформления ДТП карточка оперативного учета дополняется сведениями об объектах улично-дорожной сети и выявленных недостатках транспортно-эксплуатационного состояния дороги. К карточке прикрепляются фотографии с места ДТП, материалы проверок по факту происшествия, сведения о непосредственных и сопутствующих нарушениях ПДД, допущенных участниками ДТП.

Анализ различных видов ДТП показывает, что на каждые 100 ДТП приходится примерно 250 причин и сопутствующих факторов<sup>7</sup>. В отрезке времени, непосредственно предшествующем ДТП, и в процессе его развития влияние разных причин неодинаково. В каждой фазе развития ДТП можно выделить одну главную, ведущую, причину. В последующих фазах ДТП эта причина может стать второстепенной, сопутствующей, а главной становится та, которая в первой фазе являлась сопутствующей.

При анализе ДТП необходимо выявлять все причинно-следственные связи. В противном случае установление первопричины происшествия затруднительно, а подчас и невозможно. Немаловажное значение при этом имеет выявление обстоятельств, предшествовавших ДТП. Во многих случаях предпосылки для ДТП создаются намного раньше самого происшествия.

Получаемые материалы о ДТП посредством АИУП ДПС могут быть также использованы при взаимодействии органов Госавтоинспекции со средствами массовой информации как по конкретному ДТП, так и по общему состоянию аварийности в регионе. Использование объективных данных со ссылкой на представителей ГИБДД препятствует распространению некорректных и зачастую противоречивых данных, способствует подтверждению высокого уровня компетентности и оперативности органов Госавтоинспекции, а также популяризации осуществляемой деятельности среди населения, в том числе в части пропаганды соблюдения правил дорожного движения всеми участниками дорожного движения.

Наряду с использованием «внутренних», предназначенных для использования сотрудниками УГИБДД, информационных систем, Управление, в соответствии с распоряжением Правительства РФ<sup>8</sup>, осуществляет предоставление гражданам услуг в электронном виде, таких как регистрация автотранспортных средств и прицепов к ним, государственный технический осмотр транспортных средств, прием квалификационных экзаменов и выдача водительских удостоверений, предоставление сведений об административных правонарушениях в области дорожного движения с использованием сайта Госавтоинспекции МВД России и портала государственных услуг Российской Федерации. Если в 2012 г. за период январь-апрель количество граждан, записавшихся на получение услуг, было 97, то за аналогичный период 2013 г. уже 245.

Кроме того, создан интернет-сайт УГИБДД УМВД России по Белгородской области, на котором публикуется новостная, статистическая и справочная информация, освещаются проблемные вопросы, связанные с обеспечением безопасности дорожного движения, имеются действующие нормативные правовые акты, размещены графики приема граждан.

Сотрудники УГИБДД УМВД России по Белгородской области используют в своей работе, кроме специализированных программных продуктов, федеральную государственную информационную систему межведомственного взаимодействия<sup>9</sup>. В

рамках данной системы было выполнено 3471 запрос (по состоянию на 30.04.2013 г.).

Еще в феврале 2011 г. управлением Госавтоинспекции Белгородской области был инициирован вопрос о размещении на картах навигационных компаний информации об аварийно-опасных участках (очагах аварийности) на территории области. Такие предложения были сделаны в адрес ЗАО «Навиком» (Гармин), ЗАО «Центр Навигационных Технологий» (Навител), ООО «СИДИКОМ НАВИГАЦИЯ» (Pro-Gorod), Московского представительства компании «СитиГИД», научно-производственного геоинформационного центра «Геоцентр-Консалтинг». Данная инициатива была поддержана руководителями названных компаний. Указанные сведения содержат информацию о наименовании дороги, километре (протяженность опасного участка), координатах (центр опасного участка), районе, через который проходит указанная автодорога, с указанием типа опасности». В настоящее время в навигационные карты ежегодно вносятся соответствующие изменения.

Особенностью регионального уровня является формирование таких разделов, как «аварийно-опасные участки», «блог начальника УГИБДД», «фотоальбом», «руководство ГИБДД», «нас благодарят», «им благодарна полиция», «мониторинг», «опросы».

Рассматривая вопрос об эффективности использования современных информационных технологий в деятельности УГИБДД УМВД России по Белгородской области, следует отметить, что она обуславливается действием ряда факторов организационного, информационного и экономического характера.

Организационный эффект проявляется в освобождении сотрудников от рутинных операций по систематизации и группировке учетных данных, многочисленных расчетов и записей в реестры и другую документацию, сверки показателей, увеличив тем самым время для проведения анализа и оценки эффективности принимаемых управленческих решений.

Информационный фактор эффективности выражается в повышении уровня информирован-

ности персонала. Владея точной и своевременной информацией, сотрудники ГИБДД способны принимать более взвешенные, оптимальные управленческие решения.

Экономический фактор проявляется в том, что аккумулирование и обработка данных средствами информационных технологий позволяют, с одной стороны, наиболее оптимально распределять имеющиеся силы и средства, тем самым повышая безопасность дорожного движения, а с другой - повысить собираемость штрафов и прочих платежей в бюджет.

Также стоит упомянуть об эффекте процессного учета, который заключается в возможности отслеживать не одиночные показатели, а совокупность взаимосвязанных параметров оперативной передачи информации между всеми звеньями управленческой цепи.

В то же время следует отметить, что непосредственное измерение прироста эффективности деятельности подразделений ГИБДД по обеспечению безопасности дорожного движения за счет внедрения информационных технологий не представляется возможным в рамках данной работы в силу ряда объективных причин.

К ним относятся большое количество задач и функций, реализуемых с помощью информационных систем, сложный характер их взаимозависимостей, влияние на ситуацию в сфере безопасности дорожного движения других факторов, имеющих как целенаправленный, так и случайный характер.

Однако имеющиеся статистические показатели, описывающие состояние дел в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, в целом свидетельствуют об улучшении ситуации в рассматриваемой области.

Так, наблюдается снижение общего количества дорожно-транспортных происшествий и тяжести их последствий (табл. 1, 2).

Как было сказано ранее, количественные показатели в сфере обеспечения безопасности дорожного движения формируются на основе целого ряда факторов. При этом внедрение в деятельность подразделений ГИБДД новых методик и технологий является лишь одним из таких

Таблица 1

## Динамика общего количества ДТП в Белгородской области

	Годы							
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Абс. кол-во ДТП	1 856	1 842	1 834	1 678	1 543	1 450	1 470	1 369
±% к АППГ	+3,4	-0,8	-0,4	-8,5	-8,0	-6,0	1,4	-6,9

## Динамика количества погибших и раненых в ДТП в Белгородской области

	Годы							
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Кол-во погибших	318	306	291	259	253	251	289	285
±% к АППГ	+2,3	-3,8	-4,9	-11,0	-2,3	-0,8	+15,1	-1,4
Кол-во раненых	2 206	2 289	2 270	2 065	1 938	1 811	1 779	1 577
±%* АППГ	+5,5	+3,8	-0,8	-9,0	-6,2	-6,6	-1,8	-11,4

факторов. Тем не менее, анализ статистической информации косвенно подтверждает эффективность внедрения новых информационных технологий в Госавтоинспекции и свидетельствует о целесообразности продолжения и активизации работы в данном направлении.

Следует отметить, что не стоит ожидать от информационных технологий быстрого решения проблем в области обеспечения безопасности дорожного движения. Указанные технологии необходимо рассматривать лишь как один из инструментов, позволяющих при правильном использовании повысить эффективность деятельности ГИБДД. Нельзя забывать и другие, хорошо зарекомендовавшие себя так называемые традиционные формы и методы работы.

Таким образом, можно констатировать, что внедрение в практическую деятельность УГИБДД УМВД России по Белгородской области современных информационных технологий позволяет повысить оперативность и обоснованность принимаемых управленческих решений, тем самым способствуя позитивным тенденциям в области безопасности дорожного движения.

<sup>1</sup> URL <http://31.gibdd.ru> (дата обращения: 14.04.2013).

<sup>2</sup> Распоряжение Правительства РФ от 27 декабря 2012 г. № 1995-р «Об утверждении Концепции федеральной целевой

программы „Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах” // Собрание законодательства РФ. 2012. № 45. Ст. 6282.

<sup>3</sup> Постановление Правительства Белгородской области от 14 января 2013 г. № 4-пп «Об утверждении долгосрочной целевой программы „Профилактика правонарушений, борьба с преступностью, обеспечение безопасности дорожного движения в Белгородской области на 2013-2020 годы”» // Белгородские известия. 2013. № 48. 21 марта.

<sup>4</sup> Приказ МВД России от 3 декабря 2007 г. № 1144 «О системе информационного обеспечения подразделений Госавтоинспекции» // СПС КонсультантПлюс.

<sup>5</sup> Многопараметрическая информационно-аналитическая система прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения безопасности дорожного движения. Описание системы. - М.: ЗАО «Прогноз», 2008.

<sup>6</sup> Автоматизированная информационно-управляющая система подразделений дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции, интегрированная с Единой государственной системой предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций: Руководство оператора. - М.: ЗАО «Стинс Коман», 2010.

<sup>7</sup> Пугачев И.Н., Горев А.Э., Олещенко Е.М. Организация и безопасность дорожного движения: Учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений. - М.: Академия, 2009.

<sup>8</sup> Распоряжение Правительства РФ от 28 декабря 2011 г. № 2415-р «О государственных и муниципальных услугах, предоставляемых в электронном виде» // Собрание законодательства РФ. 2012. № 2. Ст. 375.

<sup>9</sup> Постановление Правительства РФ от 8 сентября 2010 г. № 697 «О единой системе межведомственного электронного взаимодействия» // Собрание законодательства РФ. 2010. № 38. Ст. 4823.

