

МИНОБРАЗОВАНИЯ РОССИИ
ВЛАДИВОСТОКСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИНЖЕНЕРНАЯ ШКОЛА
КАФЕДРА ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЦЕССОВ И ТЕХНОЛОГИЙ

ОТЧЕТ ПО УЧЕБНОЙ ПРАКТИКЕ ПО ПОЛУЧЕНИЮ НАВЫКОВ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЙ РАБОТЫ

Студент
гр. БТТ-24-ЭУ1

Руководитель
ассистент

А.М. Тянь

К.Б. Карсаков

Владивосток 2025

МИНИСТЕРСТВО НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ВЛАДИВОСТОКСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИНЖЕНЕРНАЯ ШКОЛА
КАФЕДРА ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЦЕССОВ И ТЕХНОЛОГИЙ

ИНДИВИДУАЛЬНОЕ ЗАДАНИЕ

на учебную практику по получению навыков исследовательской работы

Студент(-ка) группы БТТ-24-ЭУ1 Тянь Алина Максимовна.

Направление подготовки: 23.03.01 Технология транспортных процессов

Профиль: Экономика и управление на транспорте

Место прохождения практики: ФГБОУ ВО «ВВГУ», Инженерная школа, кафедра транспортных процессов и технологий, г. Владивосток, ул. Гоголя, 41.

Период прохождения практики: с «10» февраля 2025 г. по «28» июня 2025 г.

Целью практики является закрепление полученных знаний и профессиональных навыков в профильном виде деятельности, сбор материала для подготовки и написания отчета по практике.

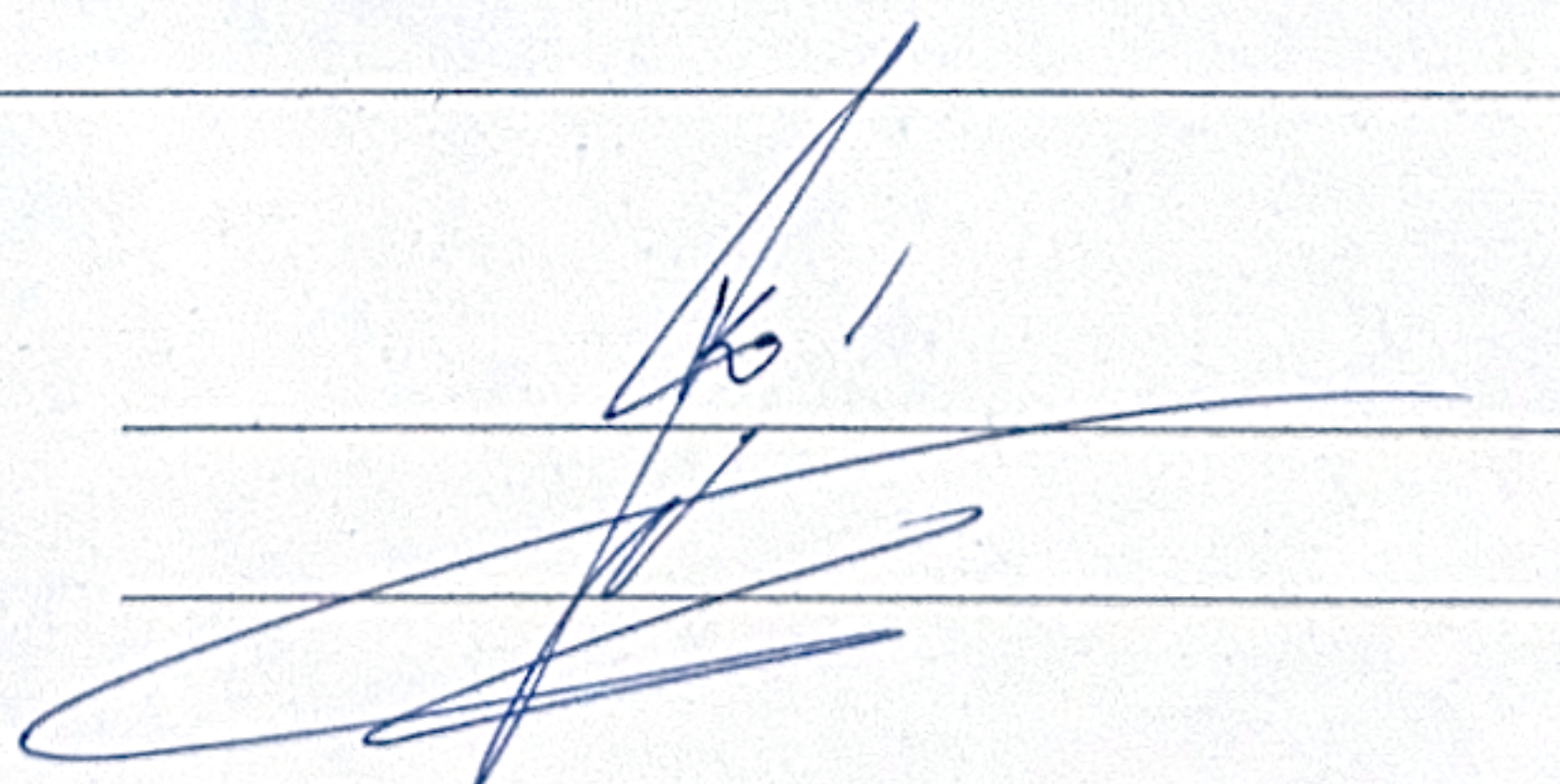
Задание:

№	Содержание
1	Знакомство с методами научного исследования
2	Изучить нормативно-правовую базу по теме, заданной руководителем
3	Выявить проблемные области по теме практики
4	Провести работу с научной, профессионально-технической и учебно-методической литературой, в том числе осуществить поиск необходимой информации в сети Интернет
5	Предложить варианты решения проблем(-ы)
6	Систематизировать и обобщить материалы для включения в отчет
7	Написать отчет по учебной практике по получению навыков исследовательской работе
8	Защитить работу

Руководитель ОО
Ассистент кафедры ТПТ

Задание получил

Дата выдачи задания



Карсаков К.Б.
(Фамилия И.О.)

Тянь А.М.
(Фамилия И.О.)
10.02.2025

Содержание

Введение	3
1 Теоритические основы формирования и обеспечения безопасности дорожного движения ..	5
1.1 Формирование концепции безопасности дорожного движения	5
1.2 Нормативно-правовая документация в области обеспечения безопасности дорожного движения	6
1.3 Оценка безопасности дорожного движения, ДТП и их роль в снижении уровня аварийности на дорогах.....	12
2 Мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения, применяемые при перевозке пассажиров в г. Владивосток	20
2.1 Порядок учета дорожно-транспортных происшествий.....	20
2.2 Анализ статистики дорожно-транспортных происшествий и нарушений ПДД, их влияние на безопасность пассажиров и деятельность предприятий	22
2.3 Анализ эффективности процесса подготовки водителей на предприятиях пассажирского транспорта.....	30
3 Мероприятия по совершенствованию системы подготовки водителей категории «D» с целью повышения уровня безопасности дорожного движения	33
Заключение.....	39
Список использованных источников.....	41
Приложение А. Стажировочный лист	44

Введение

Автотранспортные предприятия регулярно решают задачи по обеспечению безопасности дорожного движения, связанные с подготовкой и профилактической работой с водителями, контролем технического состояния подвижного состава, учетом и анализом нарушений Правил дорожного движения Российской Федерации (далее РФ), а также учетом и анализом данных по дорожно-транспортным происшествиям.

Современная ситуация на городских дорогах и темпы роста научно-технического прогресса обуславливают необходимость постоянного совершенствования методик подготовки водителей и повышения их профессиональных навыков для обеспечения безопасности дорожного движения, что позволит решить проблему, исключив нарушения Правил дорожного движения со стороны водителей.

Актуальность данной работы обоснована высокой значимостью обеспечения безопасности дорожного движения при организации регулярных городских перевозок пассажиров и багажа в городе Владивосток, а также влиянием состояния и уровня подготовленности водителей к различным дорожным ситуациям, регулярно происходящих в движении.

Эффективная подготовка водителей транспортных средств категории «D» – один из параметров, обеспечивающих безопасность дорожного движения при организации регулярных городских перевозок.

Объект исследования – процесс подготовки водителей транспортных средств категории «D», осуществляющих работу на маршрутах регулярных городских перевозок пассажиров.

Предмет исследования – методы и мероприятия по совершенствованию системы подготовки водителей транспортных средств категории «D», осуществляющих работу на маршрутах регулярных городских перевозок пассажиров в городе Владивосток.

Цель исследования – разработка мероприятий по совершенствованию системы подготовки водителей транспортных средств категории «D», осуществляющих работу на маршрутах регулярных городских перевозок пассажиров, обеспечивающих безопасность дорожного движения, в городе Владивосток.

Достижение цели работы будет достигнуто при решении следующих задач:

- анализ нормативно-правовой базы Российской Федерации в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;
- анализ статистических данных по количеству и причинам возникновения дорожно-транспортных происшествий;
- анализ существующих систем и учебно-методических материалов по подготовке водителей транспортных средств категории «D»;

– разработка мероприятий по совершенствованию системы подготовки водителей, повышающих уровень безопасности дорожного движения.

Применяемые при написании работы методы исследования: анализ, описание, сравнение, синтез.

Опытно-экспериментальная база исследования, а также разработка мероприятий по подготовке водителей транспортных средств категории «D» регулярных городских перевозок пассажиров проводится на основе данных транспортных предприятий, осуществляющих перевозки пассажиров на регулярных городских маршрутах города Владивосток с учетом специфики деятельности, возможности и целесообразности внедрения мероприятий.

Данные о количестве ДТП, представленные в исследовании, были взяты с сайта Госавтоинспекции. Данные об уровне безопасности на автотранспортных предприятиях города Владивостока были предоставлены ответственными по безопасности дорожного движения автотранспортных предприятий города Владивосток, которые обеспечивают работу транспорта на муниципальных пассажирских маршрутах в городском сообщении.

Структура данной работы состоит из следующих пунктов:

- введения с описанием актуальности данной работы;
- 3 главы, раскрывающие суть вопроса и методы, предлагаемые к применению;
- заключение с подведением итогов работы.

Работа состоит из введения, 3 глав, заключения, содержит 15 рисунков, 5 таблиц, 25 источников использованной литературы, 1 приложение.

1 Теоретические основы формирования и обеспечения безопасности дорожного движения

1.1 Формирование концепции безопасности дорожного движения

Впервые вопрос организации движения изучили в древнем Риме. Идея внедрения правил дорожного движения принадлежит Гаю Юлию Цезарю. Основная концепция сводилась к введению левостороннего движения, так как в правой руке должно было всегда находиться оружие, также движение на некоторых улицах считалось односторонним, в рабочее время запрещался проезд колесниц, иноземцам запрещалось использование транспорта [1].

Для поддержания порядка при организации движения в Риме была создана служба, которая следила за соблюдением правил дорожного движения (далее ПДД) и разрешала конфликты между владельцами транспортных средств.

Через некоторое время появилась документация, устанавливающая правила дорожного движения. Согласно документам, у пешеходов появилось преимущество при движении, регламентировалась последовательность проезда перекрестков, появилось обязательное требование о запрете обгона на опасных участках, снижении скорости при приближении к перекрестку.

Также важным событием в формировании мировой концепции обеспечения безопасности дорожного движения (далее БДД) явилось введение в Риме лицензий для контроля деятельности частных извозчиков, которые служат прототипом современного общественного транспорта. Лицензия выдавалась извозчику только при полном соблюдении условий, относящихся к его внешнему виду и знаний правил дорожного движения [2].

С появлением первых автомобилей в 19 веке возросла потребность в эффективной организации дорожного движения, так как случаи дорожно-транспортных происшествий (далее ДТП) стремительно возрастали.

Официально первые правила дорожного движения для автомобильного транспорта были приняты в 1893 году [3].

В 1896 году в России был принят документ, регулирующий дорожное движение. Согласно документу до управления транспортным средством допускались люди здоровые старше 20 лет. Для получения удостоверения необходимо было пройти специальный экзамен. С 1910-х годов для подготовки водителей начали создаваться автошколы.

Увеличение количества транспортных средств (далее ТС) выявило потребность в страховании как транспортных средств, так и гражданской ответственности. Впервые вид страхования, основанный на ответственности граждан, стал обязательен в Соединенных Штатах Америки (далее по тексту США) в 1920-х годах, 1940-х в Европе. В 2003 году в России было принято решение об обязательном страховании автогражданской ответственности.

На сегодняшний день средства подготовки водителей развились очень широко благодаря автоматизации и цифровизации множества процессов. Яркими примерами прогресса в данной сфере являются камеры видеонаблюдения при сдаче практического экзамена, решение теоретической части на компьютерах, автоматизированные автодромы.

Автоматизация процесса подготовки водителя помогает исключить ошибки со стороны кандидата в водители и со стороны сотрудников Госавтоинспекции (далее ГАИ), что повышает уровень подготовки водителей и непосредственно влияет на повышение уровня безопасности дорожного движения.

Увеличение количества транспортных средств привело к неизбежному увеличению количества ДТП. Согласно статистике, представленной на официальном сайте Государственной инспекции безопасности дорожного движения (далее ГИБДД), большинство ДТП происходят в связи с действиями водителя, с меньшим процентом – организация дорожного движения или техническая неисправность транспортного средства.

Безопасность дорожного движения – показатель дорожного движения, созданный при появлении первых дорог и определяющий уровень развития государства.

На уровень безопасности дорожного движения влияют не только элементы улично-дорожной сети и состояние автомобиля. Большую роль в снижении аварийности на дорогах играет степень подготовки водителя к дорожным ситуациям.

1.2 Нормативно-правовая документация в области обеспечения безопасности дорожного движения

Важнейшим документом в области обеспечения безопасности дорожного движения является, Постановление Правительства Российской Федерации (далее РФ) от 23.10.1993 №1090 «О Правилах дорожного движения», которое регламентирует обязанности водителей, действия при движении и совершении дорожно-транспортного происшествия.

На основании Постановления Правительства Российской Федерации №1090 водитель имеет следующие обязанности:

- перед выездом проверить и в пути обеспечить исправное техническое состояние транспортного средства в соответствии с основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностями должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения;
- по требованию должностных лиц, уполномоченных на осуществление федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения, проходить освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения;

- предоставлять транспортное средство сотрудникам полиции, органов государственной охраны и органов федеральной службы безопасности в случаях, предусмотренных законодательством;

- в случае вынужденной остановки транспортного средства или дорожно-транспортного происшествия вне населенных пунктов в темное время суток либо в условиях ограниченной видимости при нахождении на проезжей части или обочине быть одетым в куртку, жилет или жилет накидку с полосами световозвращающего материала, соответствующих требованиям ГОСТ 12.4.281–2014 [4].

Постановление Правительства РФ №1090 описывает обязательные действия водителей при возникновении дорожно-транспортного происшествия «При ДТП водитель, причастный к нему, обязан немедленно остановить (не трогать с места) транспортное средство, включить аварийную сигнализацию и выставить знак аварийной остановки в соответствии с требованиями пункта 7.2 Правил, не перемещать предметы, имеющие отношение к происшествию. При нахождении на проезжей части водитель обязан соблюдать меры предосторожности».

Если в результате дорожно-транспортного происшествия погибли или ранены люди, водитель, причастный к нему, обязан:

- принять меры для оказания первой помощи пострадавшим, вызвать скорую медицинскую помощь и полицию;

- в экстренных случаях отправить пострадавших на попутном, а если это невозможно, доставить на своем транспортном средстве в ближайшую медицинскую организацию, сообщить свою фамилию, регистрационный знак транспортного средства и возвратиться к месту происшествия;

- освободить проезжую часть, если движение других транспортных средств невозможно, предварительно зафиксировав, в том числе средствами фотосъемки или видеозаписи, положение транспортных средств по отношению друг к другу и объектам дорожной инфраструктуры, следы и предметы, относящиеся к происшествию, и принять все возможные меры к их сохранению и организации объезда места происшествия;

- записать фамилии и адреса очевидцев и ожидать прибытия сотрудников полиции.

Если в результате дорожно-транспортного происшествия вред причинен только имуществу, водитель, причастный к нему, обязан освободить проезжую часть, если движению других транспортных средств создается препятствие, предварительно зафиксировав любыми возможными способами, в том числе средствами фотосъемки или видеозаписи, положение транспортных средств по отношению друг к другу и объектам дорожной инфраструктуры, следы и предметы, относящиеся к происшествию, и повреждения транспортных средств.

Водители, причастные к такому дорожно-транспортному происшествию, не обязаны сообщать о случившемся в полицию и могут оставить место дорожно-транспортного происшествия, если в соответствии с законодательством об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств оформление документов о дорожно-транспортном происшествии может осуществляться без участия уполномоченных на то сотрудников полиции».

Также документ определяет список запрещенных действий. Водителю запрещается:

- управлять транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность дорожного движения;

- передавать управление транспортным средством лицам, находящимся в состоянии опьянения, под воздействием лекарственных препаратов, в болезненном или утомленном состоянии, а также лицам, не имеющим при себе водительского удостоверения на право управления транспортным средством соответствующей категории или подкатегории;

- пересекать организованные (в том числе и пешие) колонны и занимать место в них;

- употреблять алкогольные напитки, наркотические, психотропные или иные одурманивающие вещества после дорожно-транспортного происшествия, к которому он причастен, либо после того, как транспортное средство было остановлено по требованию сотрудника полиции, до проведения освидетельствования с целью установления состояния опьянения или до принятия решения об освобождении от проведения такого освидетельствования;

- управлять транспортным средством с нарушением режима труда и отдыха, установленного уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, а при осуществлении международных автомобильных перевозок – международными договорами Российской Федерации;

- пользоваться во время движения телефоном, не оборудованным техническим устройством, позволяющим вести переговоры без использования рук [5].

Правила дорожного движения – документ, направленный на повышения уровня безопасности дорожного движения, однако перевозка пассажиров и багажа в регулярном городском сообщении имеет специфические аспекты обеспечения безопасности. На данный момент нормативно-правовые акты регламентирующие регулярные городские перевозки пассажиров и багажа не направлены на определение параметров безопасности обеспечения данного вида перевозок.

Действия водителей ТС категории «D» при осуществлении регулярных перевозок пассажиров в городском сообщении регулирует Постановление Правительства РФ №1090.

Ориентиром для обеспечения безопасности дорожного движения при данном виде перевозок является Федеральный закон №196 «О безопасности дорожного движения», определяющий основные принципы обеспечения безопасности дорожного движения:

- приоритет жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, над экономическими результатами хозяйственной деятельности;
- приоритет ответственности государства за обеспечение безопасности дорожного движения над ответственностью граждан, участвующих в дорожном движении;
- соблюдение интересов граждан, общества и государства при обеспечении безопасности дорожного движения;
- программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения» [6].

Немаловажную роль в организации пассажирских перевозок играет Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 31.07.2020 г. №282 «Об утверждении профессиональных и квалификационных требований, предъявляемых при осуществлении перевозок к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, указанных в абзаце первом пункта 2 статьи 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения», который определяет необходимые навыки водителей ТС различных категорий, уровень знаний и обязанностей, профессиональные требования к контролерам технического состояния ТС, специалистам, ответственным за обеспечение безопасности дорожного движения, консультантам по вопросам безопасности перевозки опасных грузов.

Специалист, ответственный за обеспечение безопасности дорожного движения, должен знать следующее:

- правовые акты в сфере обеспечения БДД перевозки пассажиров и грузов;
- основы трудового законодательства Российской Федерации;
- правила и нормы охраны труда, техники безопасности, производственной санитарии, безопасности дорожного движения и противопожарной защиты;
- назначение и основные технико-эксплуатационные характеристики подвижного состава автомобильного транспорта, погрузочно-разгрузочных механизмов и средств для контейнерных и пакетных перевозок;
- правила технической эксплуатации транспортных средств, в том числе специальных подъемных устройств для пассажиров из числа инвалидов;
- методы планирования, учета и анализа автомобильных перевозок;
- организацию процесса перевозок и труда водительского состава и других работников, занятых эксплуатацией автотранспорта;
- порядок разработки и утверждения планов хозяйственной деятельности организации.

Специалист, ответственный за обеспечение безопасности дорожного движения, должен уметь согласно приказу Министерства транспорта Российской Федерации:

- разрабатывать и проводить мероприятия по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и контролировать их выполнение;
- анализировать причины возникновения дорожно-транспортных происшествий и нарушений ПДД РФ, совершенных водителями юридического лица или индивидуального предпринимателя, готовить отчеты о дорожно-транспортных происшествиях и принятых мерах по их предупреждению;
- осуществлять сверку данных о ДТП, в которых участвовал подвижной состав организации, с данными ГАИ по безопасности дорожного движения МВД России;
- разрабатывать или участвовать в разработке проектов локальных нормативных актов юридического лица или индивидуального предпринимателя по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения;
- организовывать и проводить агитационно-массовую работу по безопасности дорожного движения в коллективе;
- информировать водительский состав, инженерно-технических работников, органы управления юридического лица, индивидуального предпринимателя о состоянии аварийности, причинах и обстоятельствах ДТП;
- устанавливать причины и обстоятельства возникновения ДТП, выявлять нарушения установленных требований по обеспечению безопасности дорожного движения;
- контролировать допуск водителей к управлению только теми категориями транспортных средств, право управления которыми предоставлено им в соответствии с водительскими удостоверениями;
- контролировать прохождение водителями обязательных медицинских осмотров и мероприятий по совершенствованию навыков оказания первой медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях;
- проводить вводный, предрейсовый, сезонный, специальный инструктаж водителей;
- контролировать соблюдение водителями режима труда и отдыха;
- организовывать работу контролеров технического состояния автотранспортных средств, транспортных средств городского наземного электрического транспорта;
- проверять при выпуске транспортных средств на линию наличие регистрационных документов транспортных средств, соответствующих разрешений при наличии изменений конструкции транспортных средств, документов, подтверждающих проведение технического осмотра транспортных средств;
- организовывать стажировку водителей и работу водителей-наставников;

- организовывать работу кабинета (класса) безопасности дорожного движения по плану, утвержденному юридическим лицом или индивидуальным предпринимателем, осуществляющим коммерческие перевозки или перевозки для собственных нужд;
- принимать необходимые меры по обеспечению безопасности дорожного движения автомобилей (трамваев, троллейбусов);
- инструктировать водителей об условиях и особенностях перевозок на маршрутах, уделяя при этом особое внимание состоянию дорог, особенностям дорожного движения на отдельных участках в конкретных метеорологических условиях;
- составлять оперативные сводки и рапорты о работе и происшествиях за смену;
- принимать меры по включению резервных транспортных средств в дорожное движение на маршруте взамен преждевременно сошедших с маршрута по техническим или другим причинам, оперативному переключению транспортных средств с маршрута на маршрут, на другой путь следования в связи с ремонтом дорог [7].

Для осуществления деятельности, связанной с перевозкой пассажиров, необходимо в штате организации иметь специалиста по безопасности дорожного движения. Законы, регулирующие порядок прохождения аттестации и состав аттестационной комиссии при прохождении аттестации ответственного за безопасность дорожного движения предприятия представлены ниже:

- Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 31.07.2020 г. №283 «Об утверждении порядка аттестации ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения на право заниматься соответствующей деятельностью» [8];
- Распоряжение Министерства транспорта Российской Федерации от 07.12.2022 №АК-308-р «О создании аттестационных комиссий по проведению аттестации ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения на право заниматься соответствующей деятельностью» [9];
- Распоряжение Министерства транспорта Российской Федерации от 07.07.2023 № АК-137-р «О внесении изменений в Перечень аттестационных комиссий по проведению аттестации ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения на право заниматься соответствующей деятельностью, утвержденного распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации от 7 декабря 2022 г № АК-308-р» [10].

Нормативно-правовая база в сфере обеспечения безопасности дорожного движения направлена на надлежащий уровень подготовки водителей транспортных средств, предупреждение дорожно-транспортных происшествий, снижение тяжести последствий при возникновении аварий, однако не учитывает специфику деятельности.

1.3 Оценка безопасности дорожного движения, ДТП и их роль в снижении уровня аварийности на дорогах

Безопасность дорожного движения – важный показатель, отражающий уровень подготовки водителей, техническое состояние транспортных средств, эффективность создания и содержания улично-дорожной сети.

Уровень безопасности дорожного движения определяется прежде всего количеством погибших в дорожно-транспортных происшествиях, а также рядом приведенных показателей по определенной стране, региону, городу (число пострадавших, количество и тяжесть последствий дорожно-транспортного происшествия).

Дорожно-транспортное происшествие – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб [4].

Выделяют следующие признаки дорожно-транспортного происшествия:

- наличие транспортных средств;
- возникновение только в процессе движения транспортных средств;
- наличие ущерба.

Сравнительный анализ состояния безопасности дорожного движения по странам мира необходим для определения и внедрения более эффективных разработок в данной сфере, глобализации методов снижения аварийности с положительным опытом применения.

Для сравнительного анализа безопасности дорожного движения по странам мира используют следующие показатели:

- суммарное количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях по отношению к численности населения;
- суммарное количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях по отношению к численности парка автомобилей;
- суммарное количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях по отношению к объему транспортной работы [2].

Наиболее распространенный показатель при оценке безопасности дорожного движения – показатель социальных рисков (human risks – RH), который определяется расчетом погибших в дорожно-транспортных происшествиях по стране на 100 тысяч жителей. Однако данный показатель можно эффективно использовать только для сравнения смертности на дорогах с прочими причинами убыли населения на территории страны, так как страны с высоким уровнем безопасности дорожного движения оказываются на одном уровне со странами с большой численностью населения, низким уровнем автомобилизации и высокой аварийностью.

Показатель также непродуктивен для оценки состояния безопасности дорожного движения для стран, где численность населения остается примерно на одном уровне. При построении графика кривая социальных рисков будет соответствовать абсолютным показателям смертности при дорожно-транспортных происшествиях.

Наиболее продуктивный показатель – количество погибших при дорожно-транспортных происшествиях на единицу суммарного пробега автомобильного парка страны (1 миллиард км). Однако показатель применим лишь к странам, ведущим данную статистику.

Имеющиеся данные исследований показывают, что среднегодовой пробег автомобиля в России в 2 - 2,5 раза меньше, чем в США, Канаде и Австралии и в 1,5 раза меньше, чем в странах Западной Европы, как следствие расчет показателя смертности на единицу пробега автомобильного парка ухудшил бы показатели России в мировом рейтинге аварийности.

Наиболее распространенный показатель безопасности дорожного движения – уровень транспортных рисков (traffic risks – RT), который определяется количеством погибших на 10 тысяч автомобилей.

Сравнение социальных и транспортных рисков невозможно без введения дополнительного показателя. Таким показателем выступает уровень автомобилизации, который определяется количеством автомобилей на 1 000 жителей страны.

Последние десятилетия в статистике стран с высоким уровнем дохода можно отследить положительные изменения в сфере обеспечения безопасности дорожного движения: количество дорожно-транспортных происшествий стабилизируется и снижается. Однако, в большинстве стран количество дорожно-транспортных происшествий растет.

Тенденция повышения уровня смертности на дорогах неразрывно связана с местами наибольшей концентрации автомобилей. 91,5% смертей на дорогах происходит в странах с низким и средним доходом, на долю которых приходится 48% мирового парка транспортных средств. 51,2% зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом происходит в странах группы «Risky States-10» (проект «RS10»).

«RS10» – проект, реализуемый Всемирной организацией здравоохранения и направленный на снижение смертности на дорогах в странах данной группы (Китай, Индия, Бразилия, Камбоджа, Египет, Кения, Мексика, Турция, Вьетнам, Россия).

Существующие методы определения уровня безопасности дорожного движения направлены на продуктивное сравнение показателей среди стран, однако способы, эффективно действующие на сравнение безопасности дорожного движения как стран, так и регионов, районов или городов на сегодняшний момент не существует.

Методы обеспечения безопасности дорожного движения, а также методы ее оценки, направлены на уменьшение смертности при дорожно-транспортных происшествиях, а не на полное исключение ДТП.

Анализ дорожно-транспортных происшествий по стране, регионам и городам необходимо проводить для полного представления картины их возникновения. При проведении локального анализа ДТП не используются факторы, которые применяются для мировой оценки уровня безопасности дорожного движения, поэтому учитываются основные показатели по численности ДТП, погибшим и раненым в них.

Статистические данные по ДТП можно найти на сайте Госавтоинспекции в общем доступе, однако в статистику ГИБДД входят только учетные ДТП, количество которых значительно отличается от реального.

Статистические данные по учетным дорожно-транспортным происшествиям на территории Российской Федерации, Приморского края, города Владивостока за 2023 и 2024 год представлены в таблице 1.

При анализе статистики ДТП в городе Владивосток можно выявить стабилизацию и уменьшение количества ДТП, что свидетельствует об улучшении дорожной инфраструктуры.

Таблица 1 – Статистика ДТП в РФ, Приморском крае и городе Владивосток за 2023-2024 год

Параметр	Год	Территория	Количество ДТП (шт.)	Количество погибших (чел.)	Количество раненых (чел.)
Дорожно-транспортные происшествия (всего)	2023	Россия	132 466	14 504	166 500
		Приморский край	2 305	242	2 984
		Владивосток	716	25	853
	2024	Россия	132 037	14 403	164 754
		Приморский край	2 407	248	3 143
		Владивосток	817	36	1 007
ДТП и пострадавшие из-за нарушения ПДД водителями	2023	Россия	116 614	12 330	151 966
		Приморский край	2 044	201	2 739
		Владивосток	634	19	775
	2024	Россия	117 221	12 352	151 096
		Приморский край	2 169	206	2 922
		Владивосток	731	30	934

При анализе статистики ДТП можно определить положительную динамику уменьшения количества ДТП в Приморском крае, а также снижение количества раненных и пострадавших, что свидетельствует об эффективности принимаемых сотрудниками ГИБДД мер по предотвращению ДТП и снижению их последствий.

Важным фактором в повышении уровня безопасности дорожного движения является проведение работ с детьми по безопасному поведению на дороге и прилегающих к ней территориях. В Приморском крае данной работой занимаются сотрудники отдела пропаганды Государственной инспекции безопасности дорожного движения города Владивостока, а также сотрудники Министерства РФ по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий [11].

Помимо количественных факторов возникновения ДТП необходимо определять причину. Для этого сотрудники ГИБДД ведут статистику ДТП по причине возникновения, указанную в таблице 2.

Таблица 2 – Анализ причин ДТП на территории Российской Федерации за 2023-2024 год

Параметр	Год	Количество ДТП (шт.)	Количество погибших (чел.)	Количество раненых (чел.)
ДТП при столкновениях транспортных средств	2023	58 724	6 837	86 994
	2024	58 381	6 644	85 491
ДТП с наездом на стоящее транспортное средство	2023	4 005	528	5 345
	2024	3 976	549	5 294
ДТП с наездом на пешехода	2023	34 944	3 403	33 193
	2024	34 398	3 348	32 630
ДТП с падением пассажира	2023	3 589	13	3 773
	2024	3 742	23	3 921
ДТП – съезды с дорог	2023	13 869	2 109	17 742
	2024	13 702	2 246	17 506

В результате рассмотрения статистики ДТП на сайте ГИБДД по причине возникновения можно выделить несколько основных причин возникновения ДТП:

- столкновение;
- наезд на пешехода;
- съезды с дорог.

В 2024 году в сравнении с 2023 годом можно определить снижение количества ДТП с приростом пострадавших и раненых, что является главным критерием анализа ДТП.

Большинство концепций повышения безопасности движения на дорогах направлены именно на снижение последствий ДТП, а не предотвращение аварийных ситуаций.

Необходимость выявления причин возникновения ДТП связана с определением проблемных мест улично-дорожной сети и определением основных пунктов ПДД, нарушаемых водителями, для предотвращения дальнейшего роста числа ДТП.

Пассажирский транспорт связан с постоянным перемещением пассажиров по городу, для чего необходимо оценивать количество ДТП по причине падения пассажиров и учитывать способы их предотвращения в работе.

Для подробного изучения причин возникновения ДТП на пассажирском транспорте стоит изучить статистику учетных ДТП при организации данного вида перевозок за 2023 и 2024 год в Российской Федерации, указанную в таблице 3.

Важно отметить, что количество учетных ДТП сильно меньше, чем количество реальных происшествий, оформленных с помощью Европротокола.

Таблица 3 – Статистика ДТП с участием пассажирского транспорта в РФ за 2023-2024 год

Показатель	Год	Количество (шт.)	Количество погибших (чел.)	Количество погибших пассажиров автобусов, троллейбусов, трамваев (чел.)	Количество раненых (чел.)	Количество раненых пассажиров автобусов, троллейбусов, трамваев (чел.)
ДТП с участием автомобильного транспорта, осуществляющего перевозки пассажиров и багажа	2023	10 330	578	52	14 310	6 867
	2024	10 168	660	76	14 211	6 900
в том числе						
осуществляющего регулярные перевозки	2023	6 415	314	29	8 907	6 182
	2024	6 168	310	46	8 719	6 231
из них						
перевозки в городском сообщении	2023	5 405	155	11	7 028	4 924
	2024	5 224	161	17	6 861	4 940

Необходимость проведения анализа ДТП с участием пассажирского транспорта обусловлена необходимостью обеспечения максимального уровня безопасности пассажиров. Данная статистика помогает определить количество погибших в ТС категории «D».

Анализ статистики ДТП с участием пассажирского транспорта в Российской Федерации за 2023-2024 год позволяет сделать следующие выводы:

– в большинстве происшествий участниками являются автобусы, что связано с их доступностью во всех регионах страны, а также с высокой маневренностью в условиях города относительно других видов транспорта, предназначенных для перевозки пассажиров;

– большинство учетных ДТП с участием пассажирского транспорта происходит при осуществлении регулярных перевозок пассажиров в городском сообщении, что связано со сложностью маневрирования автотранспортных средств для перевозки пассажиров в городских условиях, а также загруженностью улично-дорожной сети;

– количество учетных ДТП с участием пассажирского транспорта в 2024 году в сравнении с 2023 годом уменьшилось, что отражает небольшое улучшение дорожной ситуации.

Для формирования более четкой картины возникновения ДТП необходимо изучить статистику ДТП на пассажирском транспорте по Приморскому краю за 2023-2024 год, представленную в таблице 4.

Таблица 4 – Статистика ДТП с участием пассажирского транспорта в Приморском крае

Параметр	Год	Количество (шт.)	Количество погибших (чел.)	Количество погибших пассажиров автобусов, троллейбусов, трамваев (чел.)	Количество пострадавших (чел.)	Количество пострадавших пассажиров автобусов, троллейбусов, трамваев (чел.)
ДТП с участием автомобильного транспорта, осуществляющего перевозки пассажиров и багажа	2023	69	7	2	164	118
	2024	94	8	0	124	56
в том числе						
осуществляющего регулярные перевозки	2023	42	4	0	65	51
	2024	55	5	0	77	56
из них						
перевозки в городском сообщении	2023	38	1	0	59	49
	2024	46	3	0	58	44

Анализ статистики ДТП с участием пассажирского транспорта в Российской Федерации и Приморском крае за 2023-2024 год позволяет сделать следующие выводы:

– большинство учетных происшествий с участием пассажирского транспорта происходит в других регионах страны, что говорит о высоком уровне подготовки водителей транспортных средств категории «D» в Приморском крае, а также о высоком уровне информирования и соблюдения норм по обеспечению безопасности дорожного движения;

– увеличение количества учетных ДТП с участием пассажирского транспорта в 2024 году в сравнении с 2023 годом свидетельствует об отсутствии эффективности мер информирования, применяемых к водителям транспортных средств категории «D».

Основной задачей при разработке стратегии повышения уровня безопасности дорожного движения является обучение водителей тому, как не создавать опасных ситуаций при движении. Однако, при возникновении аварийной ситуации необходимо противостоять опасности, для этого необходимо заранее обучить водителей правильным действиям [12].

Важно уделять внимание и подготовке водителей к оказанию первой доврачебной помощи пострадавшему в дорожно-транспортном происшествии.

Выделяют следующие виды помощи пострадавшим в ДТП:

- первая помощь;
- скорая медицинская помощь;
- первичная медико-санитарная помощь;
- специализированная медицинская помощь.

Средства активной и пассивной безопасности автомобиля помогают избежать некоторых травм, однако не способны обеспечить полную защиту человека при столкновении.

При возникновении дорожно-транспортного происшествия необходимо оказать помощь пострадавшим. За оставление места происшествия существует наказание, регламентированное Уголовным кодексом РФ в статье «Заведомое оставление без помощи лица, находящегося в опасном для жизни или здоровья состоянии и лишенного возможности принять меры к самосохранению по малолетству, старости, болезни или вследствие своей беспомощности, в случаях, если виновный имел возможность оказать помощь этому лицу и был обязан иметь о нем заботу, либо сам поставил его в опасное для жизни или здоровья состояние» [13].

В снижении аварийности большое внимание уделяют навыкам водителя, так как большинство дорожно-транспортных происшествий происходит именно по вине водителя. Организация обучения приобретает новые формы, становится более реалистичной и интегрируемой в систему обеспечения безопасности дорожного движения на дорогах. Опыт подготовки на симуляторе помогает водителям подготовиться в безопасных условиях к управлению транспортным средством не только технически, но и психологически, что влияет на формирование стрессоустойчивости при выезде на дороги общего пользования и соответственно сокращает количество дорожно-транспортных происшествий.

Правильное обучение водителей позволяет подготовить их к конфликтным ситуациям, часто возникающим на дороге, быстрому принятию решения, от которого на дороге может зависеть жизнь людей.

Немалую роль в обеспечении безопасности дорожного движения среди водителей, осуществляющих перевозки на транспортных средствах категории «D», играет подготовка к осуществлению перевозок, проводимая непосредственно на предприятиях. Обучение на территории автопарков помогает заранее ознакомиться с техникой и ее особенностями и особенностями движения по маршруту.

Статистика ГИБДД сформирована только по учетным ДТП. Достоверное количество ДТП в России, пострадавших и раненных людей неизвестно.

В результате изучения статистики дорожно-транспортных происшествий в Российской Федерации, Приморском крае, городе Владивосток по всем видам транспорта и с участием ТС категории «D», а также изучения причин возникновения ДТП, можно определить положительную динамику общего снижения количества ДТП с увеличением количества погибших и пострадавших в них людей.

Причинами развития именно такой динамики ДТП на дорогах служат системы учета ДТП, работы до и после возникновения ДТП, так как меры обеспечения безопасности на дорогах направлены не на предотвращение ДТП, а на снижение количества последствий.

2 Мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения, применяемые при перевозке пассажиров в г. Владивосток

2.1 Порядок учета дорожно-транспортных происшествий

Учет дорожно-транспортных происшествий согласно Постановлению Правительства от 19.09.2020 №1502 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий» – необходимая операция в автотранспортных предприятиях [24].

Обеспечение безопасности дорожного движения на пассажирском автотранспортном предприятии (далее АТП) является одним из важнейших аспектов его деятельности. Ниже перечислены основные особенности обеспечения безопасности на пассажирском АТП:

- обучение и аттестация водителей – водители, перед тем как приступить к управлению автобуса, проходят обучение и периодическую аттестацию, что помогает повысить их профессиональный уровень и снизить риски дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Также, если водитель попал в ДТП, ему проводят аттестацию, чтобы выявить его профессиональную пригодность к управлению транспортным средством;

- техническое состояние автопарка – автобусы регулярно проходят техническое обслуживание и проверку, чтобы исключить возможные поломки и аварии из-за неисправностей. Если неисправности при работе автомобиля появляются, то водитель сообщает об этом механику и начальнику автоколонны, для схода с линии по технической неисправности;

- соблюдение правил перевозки пассажиров – пассажирское АТП должно строго соблюдать правила перевозки пассажиров, включая правила загрузки автобусов, использование ремней безопасности и иные правила. При организованной перевозке детей предприятие выделяет автобус, оборудованный желтым сигнальным фонарем, знаком «перевозка детей», а также выдвигает требование о назначении ответственных лиц и сопровождающих. Также на линии всегда работают линейные диспетчера, контролирующие движение транспортных средств и соблюдение ПДД;

- мониторинг и контроль – системы мониторинга и контроля позволяют отслеживать местоположение автобусов, скорость движения, поведение водителей и так далее, что помогает предотвращать нарушения ПДД. Маршрутный диспетчер использует систему слежения ГЛОНАСС для отслеживания движения транспортных средств;

- регулярное обновление нормативной базы – пассажирские АТП следят за изменениями в законодательстве и внедряют новые требования и стандарты безопасности.

Учет дорожно-транспортных происшествий на предприятии включает в себя систематическую регистрацию и анализ случаев происшествий для обеспечения безопасности дорожного движения.

Процесс учета, предотвращения, оформления и ликвидации последствий ДТП в большинстве организаций города Владивосток, которые осуществляют перевозки на регулярных городских маршрутах пассажирского транспорта, представлен ниже:

- аварийный протокол: водитель, участвовавший в ДТП, должен немедленно сообщить о нем и заполнить сообщение о ДТП (место, время, обстоятельства, предварительного виновника, маршрут, фамилию, имя, отчество, телефон), а также отправить фотографии с места;

- информирование диспетчерской службы: водитель должен связаться с линейным диспетчером, руководителем автоколонны и ответственным за безопасность дорожного движения, чтобы сообщить о ДТП. Диспетчерская служба может принимать меры для координации дальнейших шагов;

- выезд аварийной бригады (при необходимости): в случае, если есть пострадавшие или существенные материальные ущербы, может выезжать аварийная бригада для предоставления помощи, оценки ущерба и взаимодействия с правоохранительными органами;

- уведомление органов ГИБДД: в соответствии с законодательством, происшествия с участием транспортных средств, влекущие за собой травмы или значительный материальный ущерб, должны быть немедленно сообщены в органы Госавтоинспекции;

- определение виновного лица;

- формирование документации: после ДТП ответственный за безопасность дорожного движения формирует полный набор документов, включая аварийный протокол, копии документов на транспортное средство, медицинские заключения (если есть пострадавшие), а также другие связанные документы;

- учет в системе безопасности предприятия: информация о ДТП учитывается в системе безопасности предприятия. Это электронные базы данных или программы учета, которые отслеживают случаи происшествий, их характеристики и принятые меры;

- анализ и профилактика: после учета ДТП проводится анализ произошедшего с целью выявления причин и разработки мер по их предотвращению в будущем. Включает в себя обязательный инструктаж водителей после ДТП, стажировку и аттестацию водителя при его вине в ДТП, проведение технического обслуживания, назначение служебных проверок и другие меры безопасности;

- отчетность в уполномоченные органы: по требованию уполномоченных органов, компания предоставляет отчеты о происшедших ДТП и принятых мерах по их предотвращению.

Обязательным условием является ведение в организации журнала учета ДТП в соответствии Приказом Минтранса РФ от 02.04.1996 №22 «О Форме учета дорожно-транспортных происшествий владельцами транспортных средств», который устанавливает следующую обязательную информацию в журнале:

- номер карточки ДТП;
- вид ДТП (столкновение, наезд на препятствие, падение пассажира и так далее);
- дата, время и место происшествия;
- государственный регистрационный знак и модель автомобиля;
- фамилия, имя, отчество водителя;
- условия и обстоятельства ДТП (освещенность, мокрая дорога, состояние водителя);
- причины ДТП;
- последствия ДТП (механическое повреждение ТС, пострадавшие);
- дополнительные сведения о водителе (стаж работы, квалификация, состояние здоровья на момент происшествия);
- дополнительные данные о ТС (срок эксплуатации, пробег, диагностическая карта).

Требовать предоставления журнала ДТП при проведении проверки могут Министерство внутренних дел Российской Федерации и Ространснадзор.

Данные меры учета ДТП помогают обеспечить безопасность деятельности автотранспортного предприятия, проводить регулярный анализ причин возникновения ДТП и разрабатывать стратегию устранения причин ДТП, что влияет на общее снижение уровня аварийности в городе и повышение уровня безопасности дорожного движения в городе Владивосток.

2.2 Анализ статистики дорожно-транспортных происшествий и нарушений ПДД, их влияние на безопасность пассажиров и деятельность предприятий

Причины возникновения дорожно-транспортных происшествий требуют проведения детальных исследований со стороны лиц, ответственных за безопасность дорожного движения на предприятиях.

Проведение анализа ДТП на транспортных предприятиях города позволяет:

- выявить водителей, регулярно нарушающих правила дорожного движения;
- провести реорганизацию движения на сложных участках улично-дорожной сети;
- снизить затраты на ремонт автотранспортных средств.

Анализ статистики ДТП на всех видах транспорта по России, Приморскому краю, городу Владивосток, приведен в главе 2 данной работы.

В данной главе приведен анализ ДТП с участием водителей автотранспортных предприятий города Владивосток, осуществляющих перевозки по регулярным городским пассажирским маршрутам, основанный на данных из журналов ДТП, справках о ДТП предприятий и сведений Управления транспорта города Владивосток.

На рисунке 1 приведена статистика ДТП по количеству случаев за 2023-2024 год.

На рисунке можно заметить закономерное увеличение количества ДТП в зимний период 2023 и 2024 года, что связано с недостаточным освещением и снижением качества обслуживания дорог в данное время года. Также существует тенденция увеличения числа ДТП в 2024 году относительно 2023 года, что связано с увеличением числа автомобилей в городе и износом подвижного состава предприятий.

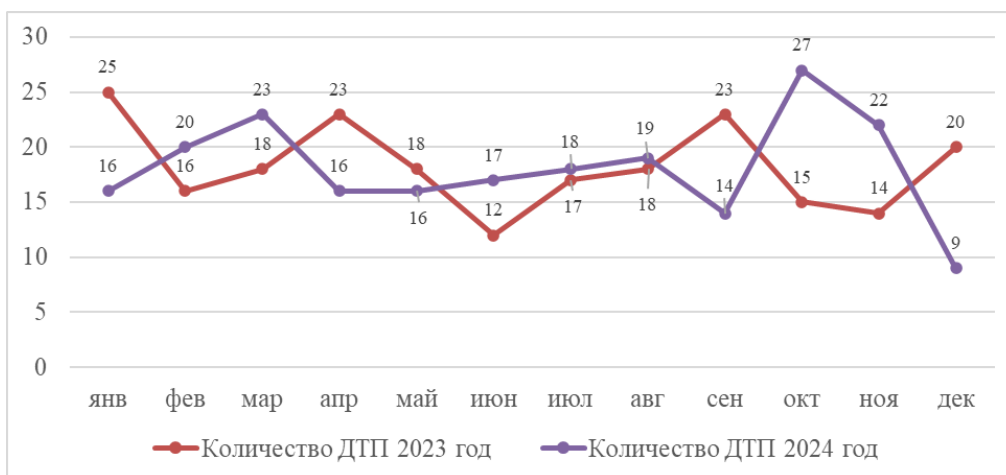


Рисунок 1 – Количество ДТП на предприятиях за 2023–2024 год

Для разработки эффективных мероприятий по подготовке водителей автотранспортных предприятий города Владивостока необходимо учитывать такой фактор как виновность водителя организации в ДТП.

При анализе общего процента виновности водителей, можно определить необходимость принятия мер по повышению уровня безопасности дорожного движения, а также точно определить направленность принятых мер.

На рисунке 2 приведена статистика ДТП по вине участника за 2023-2024 год.



Рисунок 2 – Процентное соотношение ДТП по вине водителей предприятий и ДТП по вине иного участника за 2023-2024 год

Проводя анализ данных на рисунке 6, можно определить увеличение количества ДТП по вине водителей АТП в 2024 году на 1%, что является незначительным, и указывает на необходимость проведения работ с водителями, так как процент вины водителей предприятий в ДТП не падает.

Для представления полной картины возникновения ДТП необходимо проанализировать влияние сезонных факторов на количество ДТП.

На рисунке 3 приведена статистика ДТП по вине водителей АТП за 2023-2024 год, которая позволяет оценить необходимость сезонного реагирования на ДТП.

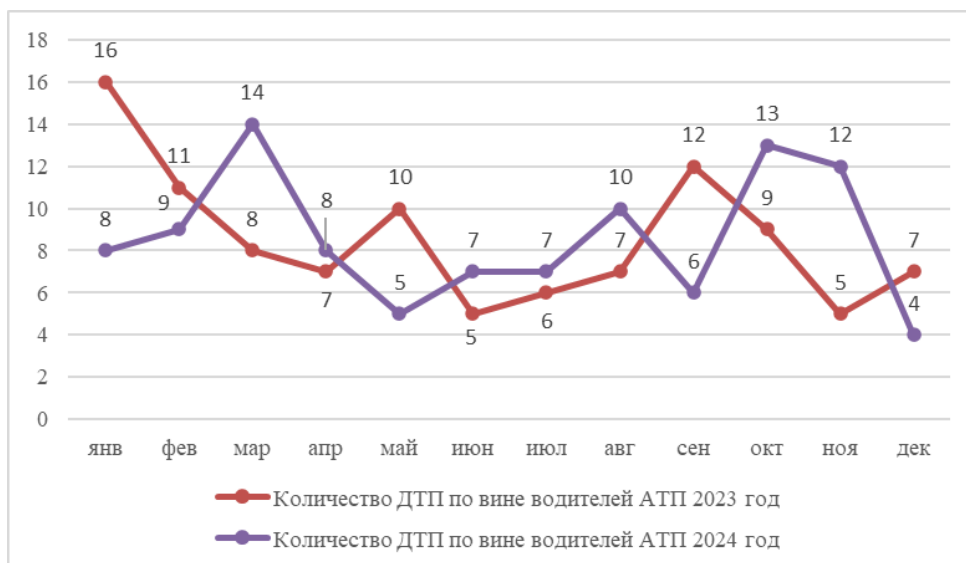


Рисунок 3 – Количество ДТП по вине водителей АТП за 2023-2024 год

Анализируя данный график можно выявить сезонную тенденцию увеличения количества ДТП, что напрямую связано с изменением условий движения, заменой шин и иными сезонными факторами, оказывающими влияние на дорожное движение.

Помимо вины водителей автотранспортных предприятий города Владивосток необходимо оценить и виновность других участников, так как причинение ущерба иным участником ДТП оказывает влияние на деятельность предприятия.

На рисунке 4 приведена статистика ДТП по вине иного участника за 2023-2024 год.

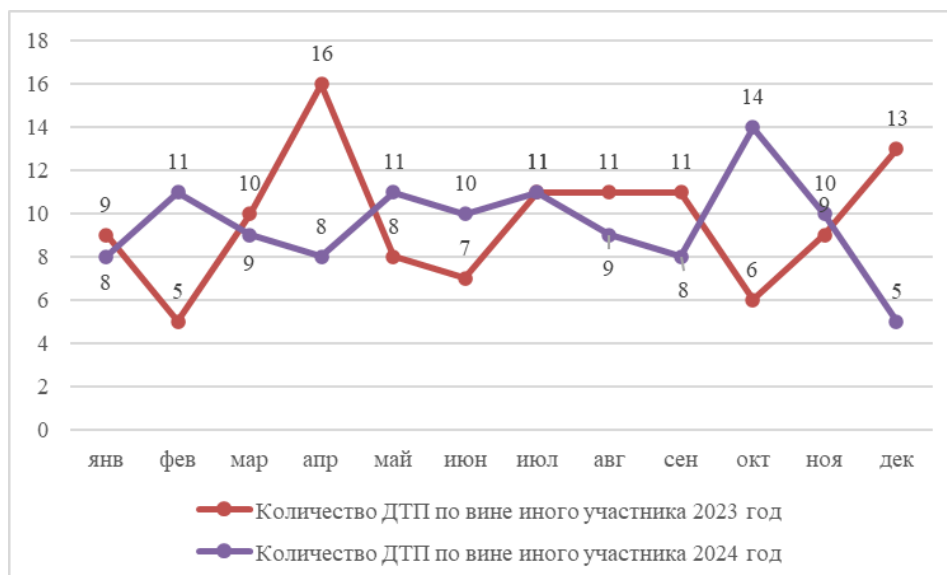


Рисунок 4 – Количество ДТП по вине иного участника за 2023-2024 год

На рисунке 7 также, как и на рисунке 8 прослеживается тенденция увеличения числа ДТП в весенний и осенний период, что связано с неблагоприятными погодными условиями, подготовкой транспортных средств и улично-дорожной сети к эксплуатации.

В первой главе дипломной работы представлена статистика ДТП при осуществлении пассажирских перевозок. В Приморском крае наблюдаются положительные результаты работы ГИБДД по обеспечению безопасности перевозок пассажиров в городском сообщении, о чем говорит снижение количества учетных ДТП, раненых и пострадавших в них.

Однако статистика ДТП и нарушений ПДД на предприятиях, осуществляющих перевозку пассажиров на регулярных городских маршрутах свидетельствует о плавном изменении количества ДТП как в лучшую так в худшую сторону в зависимости от сезона.

На рисунке 5 представлена динамика выявленных нарушений правил дорожного движения за 2023-2024 год, которая включает в себя ДТП по вине водителей предприятий, а также штрафы за нарушение различных пунктов ПДД.



Рисунок 5 – Динамика нарушений водителями ПДД в АТП за 2023-2024 год

На данном графике можно увидеть резкое увеличение количества нарушений ПДД в 2023 году, связанное с обновлением парка транспортных средств и проверками ГИБДД.

Важным фактором при проведении анализа уровня безопасности дорожного движения является определение водителей, регулярно нарушающих правила дорожного движения. Для этого специалисты по безопасности дорожного движения ведут журнал учета нарушений ПДД, который позволяет выявить злостных нарушителей и провести с ними работу.

Центральные улицы города Владивостока – сложный участок для прохождения маршрутов автобусами большого класса (длина ТС 14,41 метр), так как пропускная способность

дороги часто не соответствует фактическому транспортному потоку, а маневрирование в пределах участков, указанных на рисунке 11, в час-пик затруднено.

На рисунках ниже представлены места концентрации ДТП в 2024 году. Зона ДТП выделена красным цветом, а цифры рядом с обозначением зоны указывают на количество ДТП, произошедших в ее периметре.

ДТП с участием автобусов зачастую возникают в пределах улиц Алеутская, Светланская, Гоголя, а также в пределах Океанского проспекта и двухуровневой развязки «ул. Некрасовская – проспект Красного знамени» (рисунок 6).

Участки на центральных улицах имеют выделенную полосу для маршрутных транспортных средств, которая затрудняет поворот направо водителям легковых автомобилей, а также препятствует поворотам налево и выезду с остановочных пунктов автобусам. В связи с чем возникает высокая аварийность данных участков, даже учитывая достаточную ширину проезжей части.

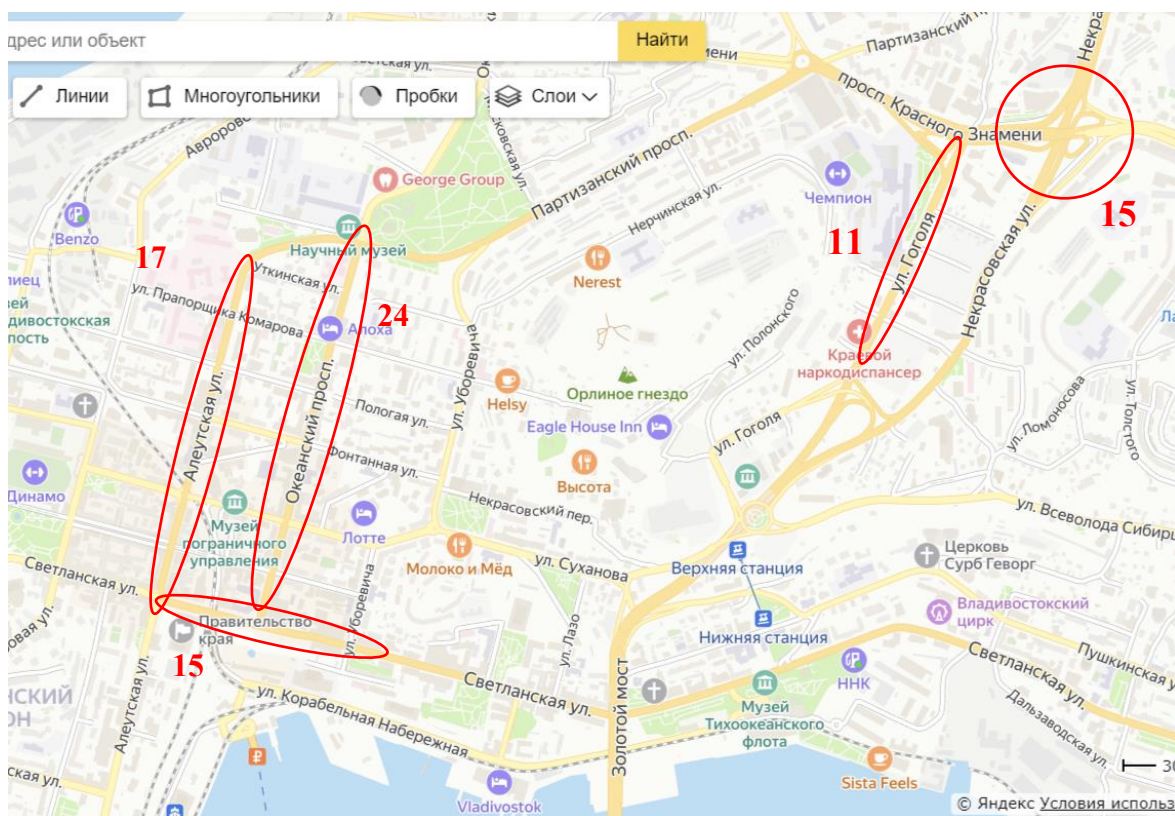


Рисунок 6 – Статистика мест ДТП с автобусами на регулярных маршрутах в пределах Первомайского и Первореченского района города Владивосток за 2024 год

Наибольшее количество ДТП в Советском районе приходится на улицу Проспект 100 лет Владивостока (рисунок 7). Дорога на всем протяжении данной улицы имеет четыре полосы для движения. В час пик аварийность дороги зашкаливает, так как водители при выезде автобусов с остановочных пунктов маршрутов муниципальных контрактов не уступают им дорогу.

Пункт 18.3 Постановления Правительства РФ от 23.10.1993 №1090 «О Правилах дорожного движения» гласит: «В населенных пунктах водители должны уступать дорогу троллейбусам и автобусам, начинающим движение от обозначенного места остановки. Водители троллейбусов и автобусов могут начинать движение только после того, как убедятся, что им уступают дорогу».

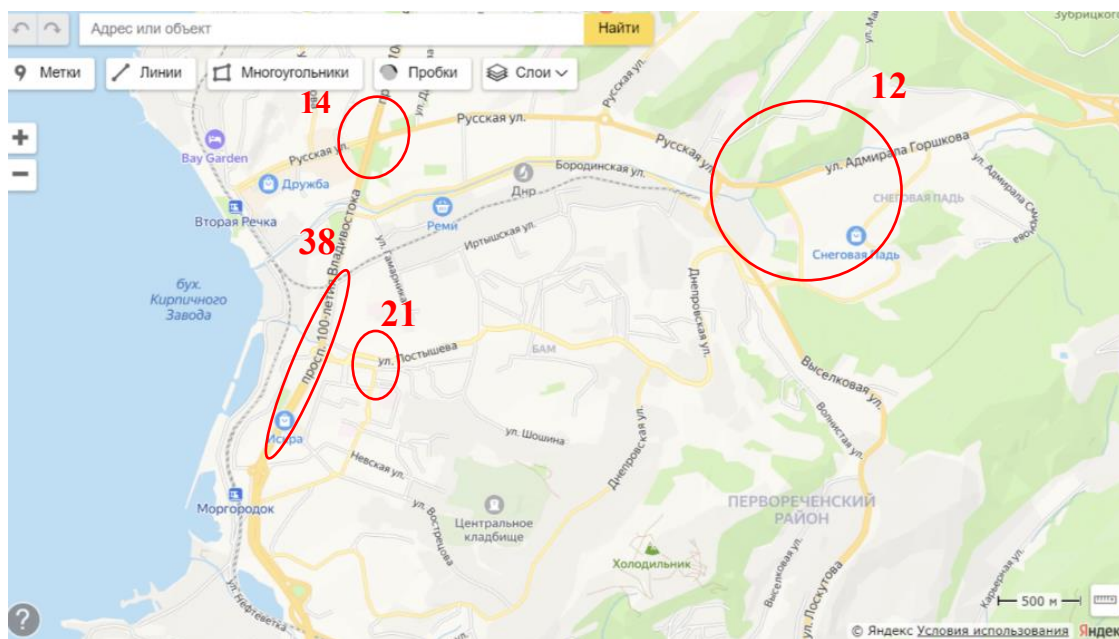


Рисунок 7 – Статистика мест ДТП с автобусами на регулярных маршрутах в пределах Первореченского, Ленинского и Советского района г. Владивосток

Менее аварийным районом считается район мыса «Чуркин». Здесь происходит наименьшее количество ДТП за год, что, предположительно, связано с меньшей населенностью и большим количеством объездных дорог (рисунок 8).

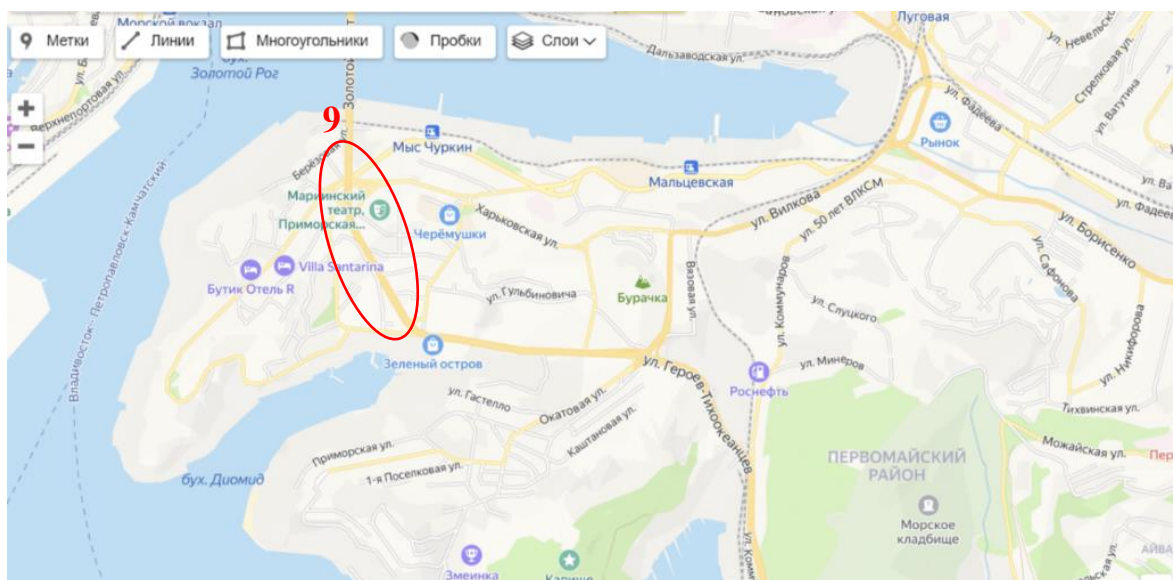


Рисунок 8 – Статистика мест ДТП с автобусами на регулярных маршрутах в пределах Первореченского, Фрунзенского и Первомайского района г. Владивосток

Анализ ДТП необходим не только для обеспечения безопасности перевозки пассажиров, но и для обеспечения экономической эффективности работы предприятий.

При определении мероприятий по увеличению уровня безопасности дорожного движения помимо виновности водителя и места возникновения ДТП важным фактором является причиненный предприятию ущерб.

Возмещение ущерба предприятиям после ДТП происходит следующими способами:

- возмещение материального ущерба страховой компанией (при вине другого участника ДТП);
- возмещение материального ущерба водителем (при его вине в ДТП).

На рисунке 9 изображен график сумм страховых выплат по убыткам от ДТП с участием водителей автотранспортных предприятий города за 2023-2024 год, который необходимо рассматривать в совокупности с графиком, изображенным на рисунке 14, который отражает затраты предприятий на ремонт подвижного состава за 2023-2024 год.

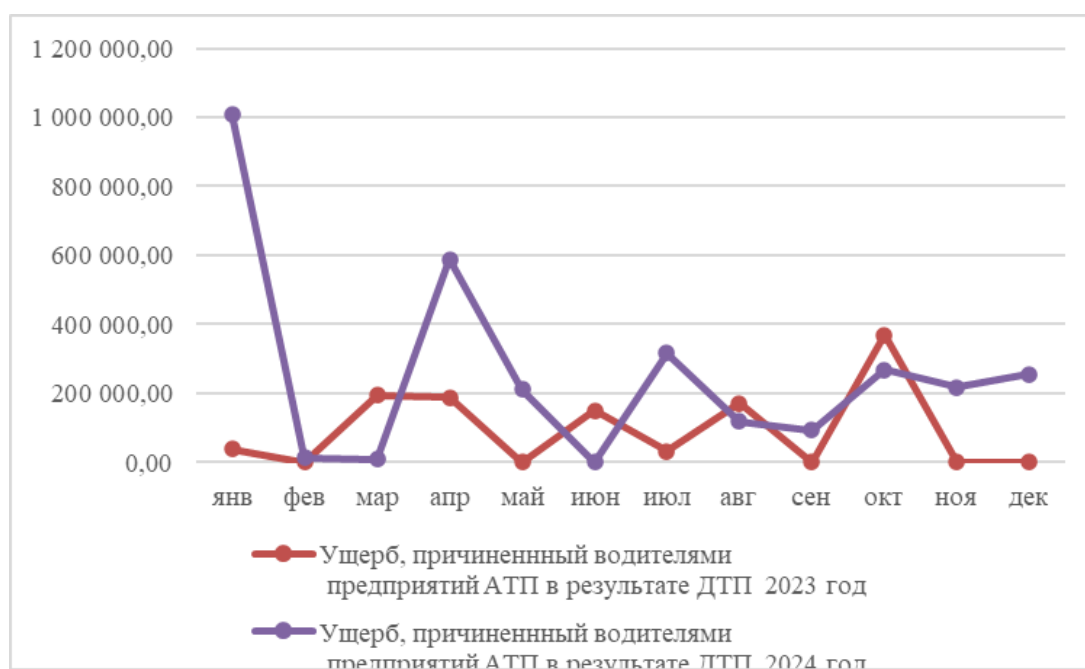


Рисунок 9 – Сумма страховых выплат по ДТП за 2023-2024 год

Анализ данных графиков позволяет сделать вывод, что сумма страховых выплат сильно превышает затраты на ремонт подвижного состава предприятия, что связано с закупкой запасных частей оптом, а также нахождением механиков и специалистов по кузовному ремонту непосредственно в штате компании.

Рисунок 10 отображает соотношение затрат на ремонт подвижного состава компаний за период 2023-2024 года.

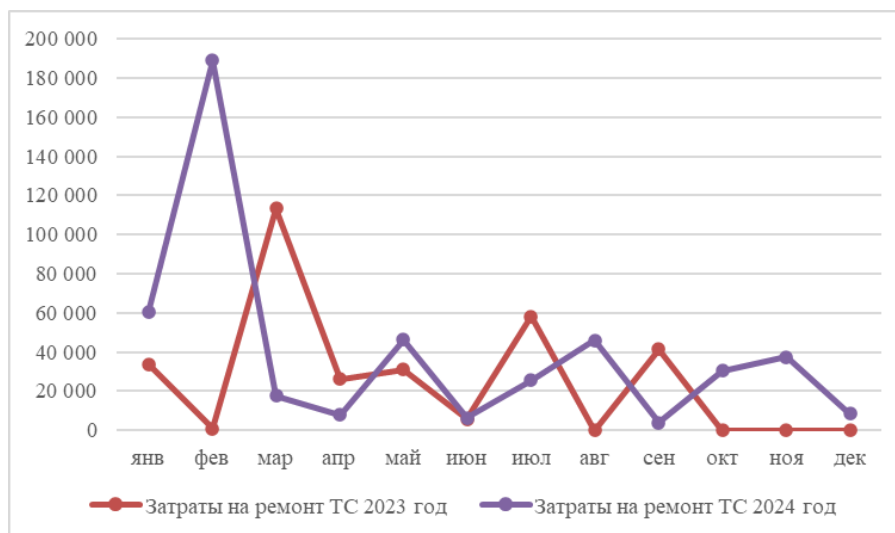


Рисунок 10 – Сумма фактических затрат на ремонт ТС за 2022-2023 год

Для корректной оценки эффективности введения мер по обеспечению безопасности дорожного движения также необходимо оценить сумму затрат на ремонт транспортных средств по вине водителей АТП. Данные указаны на рисунке 11.

Данный показатель имеет сезонность, так как напрямую связан с виновностью водителей предприятий в ДТП, однако при осуществлении водителем самостоятельного ремонта транспортного средства данный показатель считается нулевым.

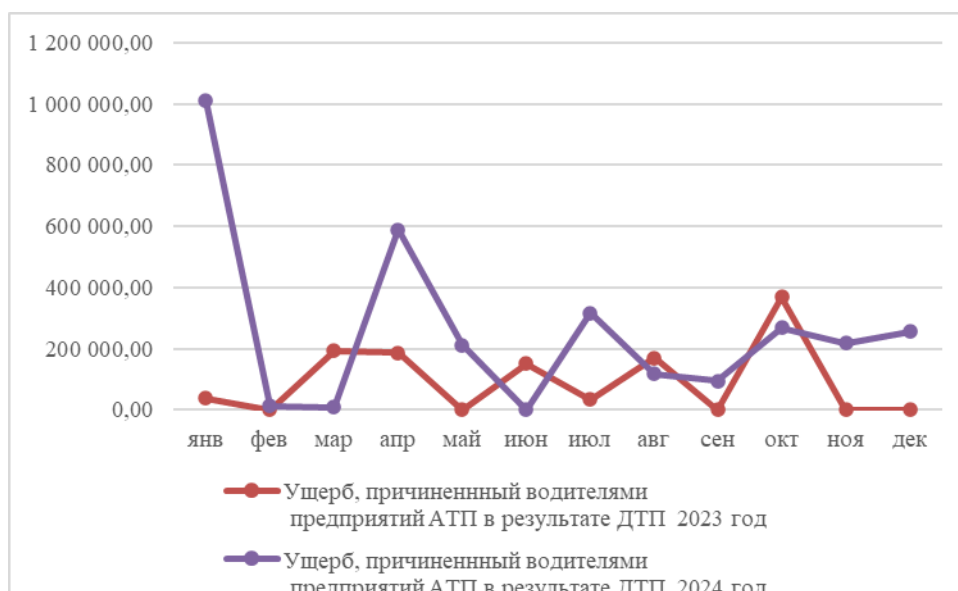


Рисунок 11 – Сумма ущерба, причиненного водителями предприятиям в результате ДТП за 2023-2024 год

Руководство автотранспортных предприятий города проводит большую работу совместно Управлением транспорта по анализу дорожно-транспортных происшествий, мест и причин их возникновения, оценивает причиненный ущерб и сумму возмещения после дорожно-транспортных происшествий. Данный анализ дорожно-транспортных происшествий и нарушений правил дорожного движения позволяет специалистам по безопасности дорожного

движения:

- вовремя выявлять нарушителей ПДД и проводить с ними работу;
- изучать и направлять запросы о совершенствовании улично-дорожной сети города в Управление дорог и Центр организации дорожного движения;
- проводить информирование водителей об изменениях параметров улично-дорожной сети, сезонности ДТП и так далее.

Увеличение уровня безопасности дорожного движения при осуществлении регулярных городских пассажирских перевозок – приоритетная задача любого транспортного предприятия, для решения которой необходимо проводить анализ ДТП и нарушений ПДД с целью определения дальнейших задач и устранения проблем.

Анализ ДТП способствует повысить не только экономическую эффективность работы предприятия, но и эффективность подготовки водителей, так как позволяет определить сложные для прохождения транспорта участки улично-дорожной сети, выявить необходимые технические и организационные методы решения проблемы обеспечения безопасности дорожного движения.

2.3 Анализ эффективности процесса подготовки водителей на предприятиях пассажирского транспорта

Эффективность процесса подготовки водителей категории «D» на предприятии – важный параметр, обеспечивающий безопасность дорожного движения, так как от корректного проведения испытаний и инструктажей зависит движение водителя с пассажирами на дороге.

Из анализа ДТП на предприятиях, который был приведен в предыдущем подразделе работы, можно сделать вывод, что уровень подготовки водителей на предприятиях не соответствует желаемым результатам, из-за чего предприятия несут убытки.

Обучение водителей осуществляется соответствии с Приказом Минтранса РФ от 29.07.2020 №264 «Об утверждении порядка прохождения профессионального отбора и профессионального обучения работниками, принимаемыми на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта».

Данный нормативно-правовой акт устанавливает следующие нормы:

- испытание осуществляется без выезда и с выездом на дороги общего пользования. Для водителей маршрутных транспортных средств испытание с выездом на дороги общего пользования включает движение по маршруту без пассажиров и с пассажирами;
- испытание водителей проводится на транспортном средстве того типа и модели, на том маршруте, на котором он будет в дальнейшем самостоятельно работать;

- испытание водителей проводится под руководством водителя-наставника;
- информация о проведенных испытаниях содержится в листах испытаний, указанном в приложении А [24].

Проведение для водителей испытания, их порядок и ответственные за проведение испытаний лица закреплены внутренними приказами предприятий.

Испытание для водителей транспортных средств проводится при трудоустройстве.

Важнейшей частью подготовки водителей транспортных средств категории «D», осуществляющих регулярные перевозки пассажиров и багажа в городском сообщении является проведение инструктажей.

Приказ Минтранса РФ от 30.04.2021 №145 «Об утверждении правил обеспечения безопасности перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» устанавливает следующие виды инструктажей:

- вводный;
- предрейсовый;
- сезонный;
- специальный.

Вводный инструктаж проводится при приеме водителя на работу и включает сведения по обеспечению пожарной безопасности, охране труда, особенностях осуществления данного вида перевозок, особенностях транспортных средств, порядка информирования диспетчеров и специалистов по безопасности дорожного движения о происшествиях, о порядке прохождения предрейсового и послерейсового медицинского осмотра, порядке выдачи документов и так далее. Данный инструктаж проводится начальником автоколонны и ответственным за безопасность дорожного движения.

Предрейсовый инструктаж проводится перед выходом на определенный маршрут или при смене маршрута регулярных городских перевозок пассажиров и багажа. Данный инструктаж содержит сведения о протяженности маршрута, специфических дорожных условиях и параметрах улично-дорожной сети по пути следования и проводится на территории парка начальником автоколонны и ответственным за безопасность дорожного движения, на маршруте – водителем-наставником.

Сезонный инструктаж проводится согласно требованиям: весной и осенью. Данный инструктаж проводится начальником автоколонны и ответственным за безопасность дорожного движения, включает в себя сведения о движении в условиях дождя, таяния снега, гололеда, снегопада, тумана, сезонном изменении расписания движения транспортных средств и так далее.

Специальный инструктаж проводится начальником автоколонны и ответственным за безопасность дорожного движения на предприятии после каждого ДТП с виновностью водителя предприятия, при изменении условий работы водителей (изменение часов работы, расписания движения во время проведения массовых мероприятий и иное).

Инструктажи, порядок их проведения, формат не закреплены локальными нормативными актами, в связи с чем появляется проблема нерегулярного проведения сезонных инструктажей, закреплении информации в инструктажах [25].

Информирование водителей об изменениях условий движения на маршрутах и изменениях параметров улично-дорожной сети проводится на многих автотранспортных предприятиях во внутренних группах в приложении «WhatsApp», однако комплексная работа с водителями не проводится.

Изучив процесс обучения и информирования водителей на предприятиях, осуществляющих перевозки на регулярных городских маршрутах г. Владивосток, можно сделать вывод, что система подготовки водителей транспортных средств категории «D», осуществляющих регулярные перевозки пассажиров в городском сообщении, соответствует закону, однако работает неэффективно, что прослеживается в статистике ДТП предприятий и уровне осведомленности водителей об изменениях оперативной обстановки на дорогах.

3 Мероприятия по совершенствованию системы подготовки водителей категории «D» с целью повышения уровня безопасности дорожного движения

Необходимость внедрения новых мероприятий по подготовке водителей транспортных средств категории «D» на городских предприятиях пассажирского транспорта обусловлена развитием технологий, повышением уровня автоматизации предприятия и неэффективностью существующей системы.

Для выявления необходимости введения мер по повышению уровня безопасности дорожного движения среди водителей, осуществляющих регулярные перевозки пассажиров и багажа в городском сообщении был проведен опрос, в который были включены вопросы по основным нарушениям ПДД, из-за которых происходит наибольшее количество ДТП на предприятиях пассажирского транспорта.

Опрос проводился в сервисе «Google Формы», который ранее на предприятиях не использовался. Первый вопрос был связан с видом выполняемых перевозок на предприятиях (рисунок 12) для выявления результатов целевой группы исследования.

Какие перевозки вы выполняете?

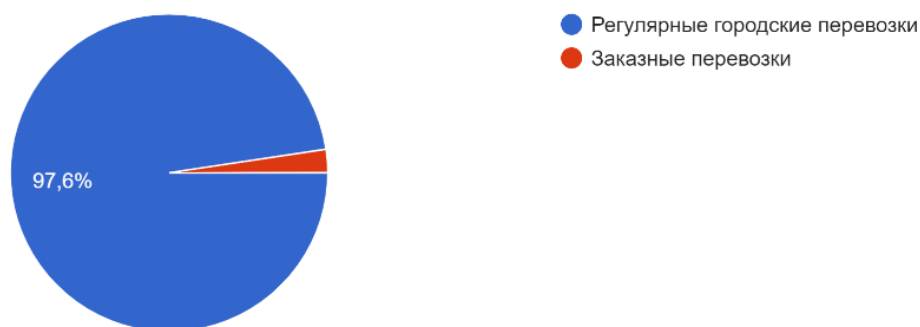


Рисунок 12 – Опрос для водителей МПВ АТП на знание ПДД, вопрос №1

На рисунке видно, что на вопросы данного теста в большинстве случаев отвечали водители, осуществляющие регулярные перевозки пассажиров и багажа в городском сообщении.

На рисунке 13 представлены результаты ответа на вопрос про стаж работы водителей, прошедших тест, для определения необходимости внедрения каких-либо мер по повышению безопасности дорожного движения к водителям с определенным стажем работы.

На данном рисунке видно, что большинство водителей регулярных городских перевозок пассажиров и багажа в автотранспортных предприятиях города имеют стаж работы водителем на городском пассажирском транспорте более 10 лет, что говорит о необходимости информирования таких водителей об изменениях в ПДД, условиях движения по маршруту, новых технологиях, используемых в пассажирском транспорте.

Какой у Вас стаж работы водителем на городском пассажирском транспорте?

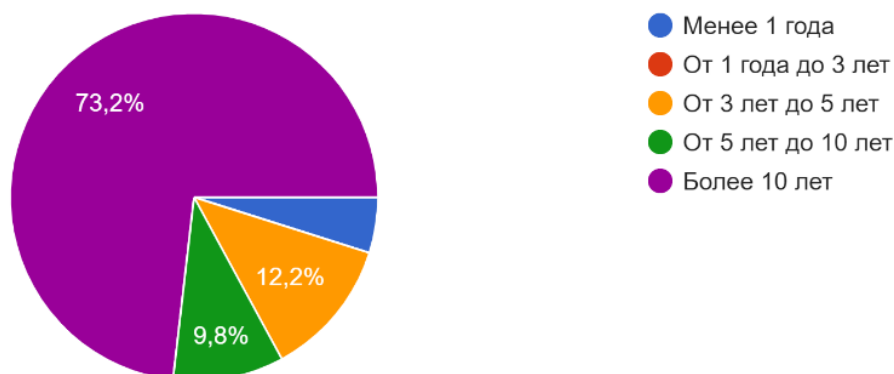


Рисунок 13 – Опрос для водителей АТП на знание ПДД, вопрос №2

Результаты опроса представлены в таблице 5 и свидетельствуют о необходимости повышения уровня подготовки водителей предприятий и актуализации их знаний.

Таблица 5 – Результаты опроса водителей МПВ АТП на знание ПДД

Вопрос	Правильные ответы (%)	Неправильные ответы (%)
Какие виды инструктажей существуют согласно Приказу Минтранса РФ №145 "Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом"?	75	25
Маршрутное транспортное средство – это	81	19
Что должна обеспечивать водителю выбранная скорость движения согласно пункту 10.1 ПДД РФ? "Водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения. Скорость должна обеспечивать водителю..."	66,7	33,3
Каким транспортным средствам водитель должен уступить дорогу при перестроении согласно пункту 8.4 ПДД РФ?	85,4	14,6
Какому транспортному средству необходимо уступить дорогу при одновременном перестроении транспортных средств, движущихся попутно, согласно пункту 8.4 ПДД РФ?	88,1	11,9
Согласно пункту 18.3 ПДД РФ в населенных пунктах водители должны уступать дорогу троллейбусам и автобусам, начинающим движение от обозначенного места остановки, но только после чего водители троллейбусов и автобусов могут начинать движение?	92,9	7,1

Анализ результатов опроса выявляет необходимость введения новых мероприятий по подготовке водителей категории «D», осуществляющих перевозки на регулярных маршрутах пассажирских перевозок в городском сообщении из-за неактуальности знаний и отсутствия у водителей необходимости постоянного повторения ПДД.

Каждое нарушение ПДД должно рассматриваться как потенциальная аварийная ситуация с возможностью возникновения ДТП, поэтому необходимо уделять внимание повышению уровня знаний и их актуализации среди водителей.

Для повышения эффективности проведения всех видов инструктажей необходимо составить приказ о проведении инструктажей на автотранспортных предприятиях города, в котором будут содержаться следующие сведения:

- ответственный за проведение инструктажей (ответственный за безопасность дорожного движения);
- тематика инструктажей;
- порядок внесения записей в журнал учета проведения инструктажей;
- порядок проведения тестирования по итогам проведения инструктажа;
- порядок пересдачи тестирования.

Разработка данного приказа позволит обеспечить точное соблюдение порядка проведения инструктажей и тем инструктажей, указанных в приказе.

Разработанный старшим диспетчером МПВ «ВПОПАТ №1» Тянь Алиной Максимовной приказ о порядке проведения инструктажей для водителей транспортных средств категории «D» введен в действие в начале 2025 года для проведения подготовки начальников автоколонн и диспетчеров к новой системе проведения и учета инструктажей.

Указанный выше приказ составлен с возможностью применения на всех предприятиях пассажирского транспорта, осуществляющих перевозки на регулярных маршрутах по муниципальным контрактам, представлен и согласован с Управлением транспорта города Владивостока на одном из плановых совещаний.

По результатам проведения вводного, предрейсового и сезонного инструктажа водителям назначается тестирование, сдача которого обязательна. Без сдачи данного тестирования, которое предусмотрено как в бумажном, так и в электронном варианте, водитель к выходу на линию не допускается. Приказом предусмотрена возможность пересдачи теста три раза в день проведения инструктажа без ограничений по временному промежутку от прохождения прошлого теста.

После отрицательного результата тестирования после третьей попытки в день проведе-

ния инструктажа водителю выписывается путевой лист на теоретическое обучение на территории автопарка. Таким образом водитель отстраняется от управления транспортным средством, сохраняет заработную плату, но в минимальном размере, что должно мотивировать водителей подробно изучать данные, представленные в инструктажах.

Через сутки после проведения инструктажа водителю представляется возможность снова пересдать тест с тремя попытками.

Данная система проведения инструктажей и тестирований призвана улучшить уровень безопасности дорожного движения путем повышения уровня знаний и заинтересованности водителей в изучении ПДД, локальных нормативных актов, информации, указанной в инструктажах и памятках.

Помимо инструктажей на предприятиях в результате выполнения данной работы был введен формат специального еженедельного онлайн-инструктажа в экспериментальном режиме с тестированием, указанным на рисунке 14.

Еженедельно водители получают ссылку на небольшой текст с тестом после него. Тест может содержать как вопросы из текста, так и вопросы по ПДД. За неделю информацию и тест в сервисе «Google Формы» могут пройти все водители (дата и время проведения не закреплены), а результаты отображаются у ответственного за безопасность дорожного движения, начальников автоколонн и водителя-наставника.

После получения информации она анализируются ответственным за безопасность дорожного движения, и делаются выводы по тематике следующего еженедельного онлайн-инструктажа и иной форме воздействия на водителей.

Помимо недостаточного уровня и несовершенной системы подготовки водителей также был выявлен недостаточный уровень информирования водителей об изменениях ПДД, организации дорожного движения в городе, действиях в определенных погодных условиях.

Для актуализации информации об изменениях улично-дорожной сети, организации дорожного движения в городе, изменениях в организации движения всего общественного транспорта, актуализации сведений о действиях при обнаружении подозрительных предметов, извещении о неблагоприятных погодных условиях в рамках работы был создан и реализован проект «БДД.медиа».

Цель проекта – актуализация знаний водителей пассажирского транспорта города Владивостока путем создания каналов в приложениях «Telegram» и «YouTube».

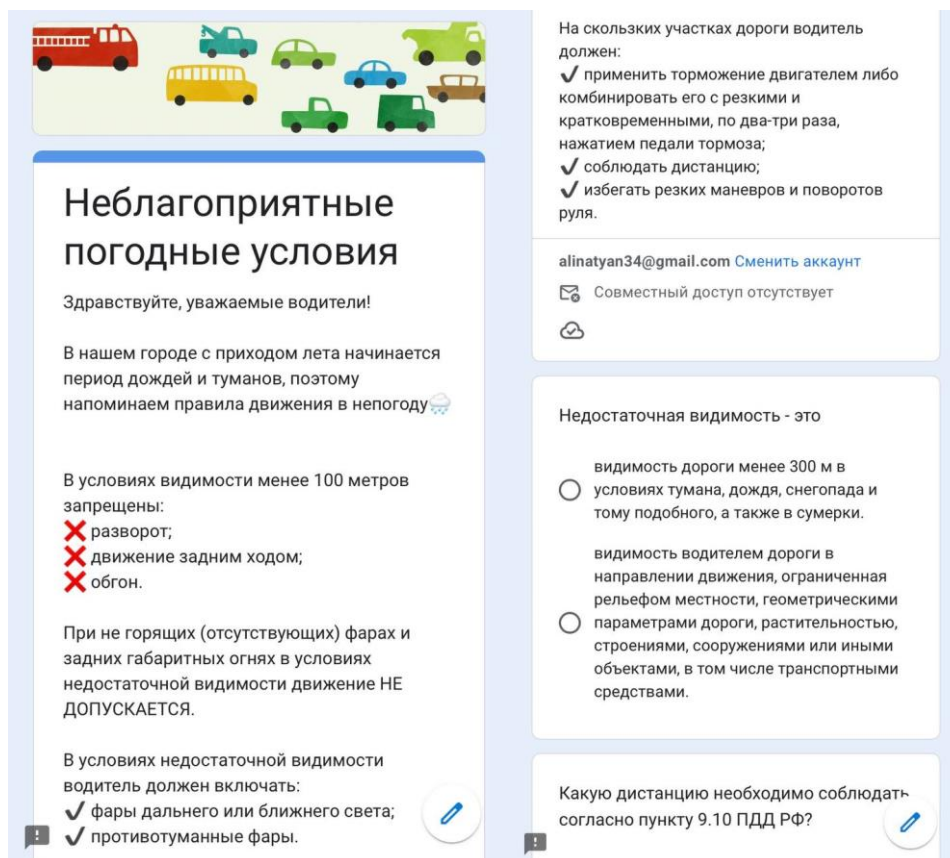


Рисунок 14 – Еженедельный специальный онлайн-инструктаж

На рисунке 15 изображен процесс реализации проекта «БДД.медиа».

За ходом реализации данного проекта следит Управление транспорта администрации города Владивостока, так как данный проект уже показал первые результаты в сфере информирования водителей.

19.04.2024 была введена новая план-схема движения транспорта в городе Владивостока, в связи с перекрытием дорог на острове Русский при проведении полумарафона «ЗАБЕГ». Помимо бумажного формата план-схемы в данном канале были размещены электронный ее варианты, что позволило водителям посмотреть информацию о расписании и времени перекрытия. Также каждый отмеченный водитель был извещен в данном канале о необходимости подписи план-схемы перед выходом на линию.

В 2023 году транспортное обеспечение на острове Русский и в городе из-за недостаточного информирования водителей при проведении полумарафона «ЗАБЕГ» происходило регулярными сбоями во время перекрытия.

В 2024 году благодаря проведению с водителями заранее специального инструктажа в онлайн и офлайн формате, информированию через канал «БДД.медиа» в приложении «Telegram» транспортное обеспечение полумарафона «ЗАБЕГ» прошло точно по назначенному плану движения.

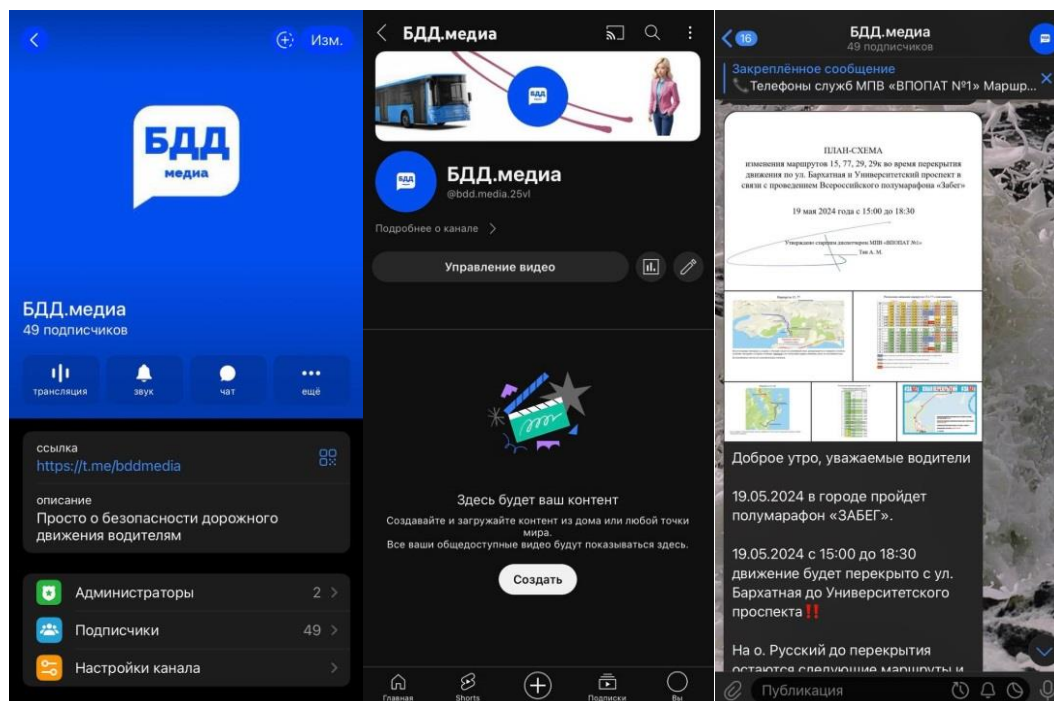


Рисунок 15 – Реализация проекта по повышению уровня безопасности дорожного движения «БДД.медиа»

Прослеживается положительная динамика заинтересованности водителей в изучении информации в канале «БДД.медиа» в приложении «Telegram», что видно по комментариям и вопросам, на которые отвечают водители. Данный интерактивный формат позволил повысить уровень безопасности дорожного движения путем применения новых методов интерактивного информирования водителей.

Мероприятия по повышению уровня безопасности дорожного движения, рассмотренные в работе, направлены на повышение эффективности обучения и информирования водителей транспортных средств категории «D», осуществляющих регулярные пассажирские перевозки в городском сообщении.

Представленные мероприятия созданы с учетом всех форм представления информации для лучшего ее усвоения, законодательных актов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, законодательных актов в сфере проведения инструктажей в пассажирских перевозках и локальных нормативных актов, что делает применяемые методы простыми в использовании на АТП и легко интегрируемыми в рабочий процесс всех предприятий общественного транспорта.

Заключение

Безопасность дорожного – важный показатель при осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа в городском сообщении, отражающий уровень подготовки водителей транспортных средств категории «D».

Уровень обеспечения безопасности дорожного движения в Российской Федерации определяется количеством дорожно-транспортных происшествий, а также числом погибших и пострадавших при их возникновении людей.

Статистика, приведенная на сайте Госавтоинспекции, свидетельствует о снижении количества дорожно-транспортных происшествий в России и Приморском крае как среди всех видов автомобильного транспорта, так и при осуществлении регулярных перевозок пассажиров и багажа в городском сообщении.

Подготовка водителей транспортных средств категории «D» должна проводиться не только в автошколах, но и на предприятиях с учетом специфики деятельности, выбранного маршрута, организации дорожного движения в городе, параметров транспортного средства и иных факторов, влияющих на безопасность дорожного движения.

Важнейшим документом в области обеспечения безопасности дорожного движения является Постановление Правительства РФ №1090 «О Правилах дорожного движения».

Несоблюдение правил дорожного движения является причиной большинства дорожно-транспортных происшествий.

Автотранспортные предприятия города Владивосток занимаются подготовкой водителей в соответствии с нормативно-правовой базой, однако система подготовки водителей категории «D» на предприятии, исходя из подробного анализа дорожно-транспортных происшествий, является неэффективной.

В ходе выполнения работы была достигнута цель, которая заключается в разработке мероприятий по совершенствованию системы подготовки водителей транспортных средств категории «D», осуществляющих работу на маршрутах регулярных городских перевозок пассажиров, обеспечивающих безопасность дорожного движения.

Для достижения поставленной цели были выполнены следующие задачи:

- проведен анализ нормативно-правовой базы Российской Федерации в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;
- проведен анализ статистических данных по количеству и причинам возникновения дорожно-транспортных происшествий;
- проведен анализ существующих систем и учебно-методических материалов по подготовке водителей транспортных средств категории «D»;

– разработаны мероприятия по совершенствованию системы подготовки водителей, повышающие уровень безопасности дорожного движения.

Результатами работы является:

– создание и внедрение приказа предприятия о порядке проведения инструктажей в МПВ «ВПОПАТ №1», г. Владивосток, который позволил официально утвердить зону ответственности сотрудников при проведении инструктажей для водителей категории «D», а также утвердить ответственность водителей категории «D» при непрохождении инструктажа и тестирования по результатам проведения инструктажа;

– создание и внедрение на предприятиях нового формата специальных еженедельных инструктажей с использованием сервиса «Google Формы», что позволило повысить уровень осведомленности водителей о дорожной ситуации в городе;

– создание и внедрение на предприятии проекта по повышению уровня осведомленности водителей об актуальных изменениях в условиях движения «БДД.медиа», который позволил повысить уровень заинтересованности водителей в изучении актуальных правил дорожного движения.

Данные мероприятия по обеспечению безопасности дорожного движения при организации перевозок пассажиров и багажа в городском сообщении позволили эффективно использовать рабочее время персонала предприятий, изучить и использовать новые форматы представления информации для дальнейшего использования

Мероприятия, указанные в данной работе, обеспечили снижение количества ДТП за апрель и май 2024 в сравнении с тем же периодом 2022 года на 16 случаев, а в сравнении с 2023 годом – на 7 случаев, что указывает на увеличение уровня безопасности дорожного движения на автотранспортных предприятиях г. Владивосток.

Список использованных источников

1 Спектр БДД, Официальный сайт. История создания и развития организации дорожного движения – Режим доступа: <http://spectr-pdd.ru/istoricheskaya-statya> (дата обращения 22.03.2025).

2 Блинкин М. Я. Безопасность дорожного движения: история вопроса, международный опыт, базовые институции. М. Я. Блинкин, Е. М. Решетова. – ВШЭ Москва, переизд. 2022.

3 Рыбина А. Л. «История правил дорожного движения». Электронное издание – Режим доступа: https://www.litres.ru/book/a-rybin-12535372/istoriya-pravil-dorozhnogo-dvizheniya-27056428/?utm_source=yandex&utm_medium=cpc&utm_campaign=mixed_web_books_dsa_drr_feed+607619718%7C47441382&utm_content=13971846826&utm_termutm_term=&yclid=2277250152244969471&lfrom_processed=607619718 (дата обращения 22.03.2025).

4 Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 N 1090 (ред. от 19.04.2024) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // СПС «Консультант Плюс» // Официальный сайт – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/824c911000b3626674abf3ad6e38a6f04b8a7428/ (дата обращения 24.04.2025).

5 Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 N 196-ФЗ (последняя редакция) // СПС «Консультант Плюс» // Официальный сайт – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585/ (дата обращения 24.04.2025)

6 Приказ Министерства транспорта РФ от 31 июля 2020 г. N 282 «Об утверждении профессиональных и квалификационных требований, предъявляемых при осуществлении перевозок к работникам юридических лиц и индивидуальных предпринимателей», указанных в абзаце первом пункта 2 статьи 20 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» // ИПП Гарант.Ру // Официальный сайт – Режим доступа: <https://base.garant.ru/74938765/> (дата обращения 31.04.2025).

7 Приказ Министерства транспорта РФ от 31 июля 2020 г. N 283 «Об утверждении Порядка аттестации ответственного за обеспечение безопасности дорожного движения на право заниматься соответствующей деятельностью» // ИПП Гарант.Ру // Официальный сайт – Режим доступа: <https://base.garant.ru/75009635/> (дата обращения 21.04.2025).

8 Распоряжение Министерства транспорта РФ от 07.12.2022 №АК-308-р // СПС «Консультант Плюс» // Официальный сайт – Режим доступа: <https://www.consultant.ru/document/chronomap/2022/12/> (дата обращения 31.04.2025).

9 Распоряжение Министерства транспорта РФ от 7 сентября 2023 г. N АК-188-Р «Об утверждении методических рекомендаций по определению размера платы за пользование

платными парковкам» // ИПП Гарант.Ру // Официальный сайт – Режим доступа: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/407535058/> (дата обращения 02.05.2025).

10 Методические материалы по профилактике детского дорожно-транспортного травматизма // Госавтоинспекция // Официальный сайт – Режим доступа: <https://гибдд.рф/about/social/children-safety/mm> (дата обращения 02.05.2025).

11 Предупреждение и профилактика нарушений правил дорожного движения // МВД России // Официальный сайт – Режим доступа: <https://12.мвд.рф/document/12618360> (дата обращения 02.05.2025).

12 «Уголовный кодекс Российской Федерации» от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 06.04.2024) // СПС «Консультант Плюс» // Официальный сайт – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10699/abd56fe2fb70b6c813e178ecf6148dda63010a1c/ (дата обращения 02.05.2025).

13 Муниципального предприятия города Владивостока «Владивостокское производственное объединение пассажирского автотранспорта №1» (МПВ «ВПОПАТ №1») // Официальный сайт – Режим доступа: <https://впопат1.рф/> (дата обращения 02.05.2025).

14 Федеральный закон «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»// СПС «Консультант Плюс» // Официальный сайт – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_182659/ (дата обращения 02.05.2025).

15 Федеральный закон от 08.11.2007 №259-ФЗ (ред. от 19.10.2023) «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» // СПС «Консультант Плюс» // Официальный сайт – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_72388/8bcc45ea8cef9bfdd12570497d77ae5ab2533143/ (дата обращения 02.05.2025).

16 Жаворонков Д.В. Организационные структуры управления. Учебное пособие – Министерство образования и науки Российской Федерации КУБАНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ, Краснодар 2020 – 74 с.

17 «Трудовой кодекс Российской Федерации» от 30.12.2001 №197-ФЗ (ред. от 06.04.2024) // СПС «Консультант Плюс» // Официальный сайт – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34683/78f36e7afa535cf23e1e865a0f38cd3d230eecf0/ (дата обращения 04.05.2025).

18 «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» от 30.12.2001 № 195-ФЗ. Глава 11 Административные правонарушения на транспорте // СПС «Консультант Плюс» // Официальный сайт – Режим доступа:

https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661/ (дата обращения 04.05.2025).

19 «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» от 30.12.2001 № 195-ФЗ. Приказ Минтранса РФ от 20.08.2004 №15 «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха водителей автомобилей» // СПС «Консультант Плюс» // Официальный сайт – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661/ (дата обращения 04.05.2025).

20 Правила технической эксплуатации подвижного состава автомобильного транспорта // Studfile // Официальный сайт – Режим доступа: <https://studfile.net/preview/11692531/page:2/> (дата обращения 04.05.2025).

21 Автобус ЛиАЗ 529265 (28+1/108) низкопольный городской //Русбизнесавто // Официальный сайт – Режим доступа: <https://vladivostok.rbauto.ru/catalog/bus/liaz-529265-28-1-108-nizkopolnyy-gorodskoy/> (дата обращения 04.05.2025).

22 Постановление Правительства РФ от 19.09.2020 №1502 «Об утверждении Правил учета дорожно-транспортных происшествий» // СПС «Консультант Плюс» // Официальный сайт – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_363082/ (дата обращения 04.05.2025).

23 Приказ Минтранса РФ от 02.04.1996 №22 «О Форме учета дорожно-транспортных происшествий владельцами транспортных средств» // СПС «Консультант Плюс» // Официальный сайт – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_68891/ (дата обращения 04.05.2025).

24 Приказ Минтранса России от 29.07.2020 N 264 «Об утверждении Порядка прохождения профессионального отбора и профессионального обучения работниками, принимаемыми на работу, непосредственно связанную с движением транспортных средств автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» // СПС «Консультант Плюс» // Официальный сайт – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_368502/ (дата обращения 04.05.2025).

25 Приказ Минтранса РФ от 30.04.2021 №145 «Об утверждении правил обеспечения безопасности перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом» // СПС «Консультант Плюс» // Официальный сайт – Режим доступа: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_385399/ (дата обращения 04.05.2025).

Приложение А

Стажировочный лист

Муниципальное предприятие г. Владивостока
«Владивостокское производственное объединение пассажирского автотранспорта № 1»
690048, Приморский край, г. Владивосток, ул. Адмирала Корнилова, 15-а.
Тел./факс (423) 2366-077

ЛИСТ испытания (стажировки) №1-24/1

Срок хранения до	1 марта 2029 г.
Дата	1 марта 2024 г.
Время начала проведения	8:00
Время окончания проведения	17:00
Испытательный период с	01.03.2024-01.03.2024
Водитель	Храмцов Николай Владимирович
Мобильный телефон	89046290013
Дата рождения	21 апреля 1966 г.
Водительское удостоверение	9911688752
Категории	BB1DD1M
Дата выдачи	02.11.2019-02.11.2029
Общий стаж категории D с	2 ноября 1988 г.
Транспортное средство марки	ЛиАЗ-529265
Государственный регистрационный знак	AB536 25
Бортовой номер	747
Место проведения, маршрут №	г.Владивосток Адмирала Корнилова 15а
ФИО должностного лица проводившего испытание, проверку соответствия водителя, профессиональным и квалификационным требованиям, предъявляемым к водителям, непосредственно осуществляющим пассажирские перевозки	Начальник автоколонны Стасюк Сергей Александрович
ФИО должностного лица проводившего испытание, проверку соответствия водителя, профессиональным и квалификационным требованиям, предъявляемым к водителям, непосредственно осуществляющим пассажирские перевозки	Водитель-наставник Михайлов Максим Александрович
Испытание проведено без выезда (с выездом) на дороги общего пользования	без выезда
Движение по маршруту без пассажиров (с пассажирами)	без пассажиров
Вид проведенного инструктажа по безопасности перевозок пассажиров	Проведен <u>вводный, предрейсовый, сезонный, специальный</u> инструктаж
Проверка соответствия водителя, профессиональным и квалификационным требованиям, предъявляемым к водителям, непосредственно осуществляющим пассажирские перевозки, проведена. Водитель соответствует требованиям. К самостоятельной работе, связанной с управлением транспортными средствами, допускается.	
Подпись должностного лица проводившего испытание	Начальник автоколонны Стасюк Сергей Александрович
Подпись должностного лица проводившего испытание	Водитель-наставник Михайлов Максим Александрович
Заключение о допуске (не допуске) водителя к самостоятельной работе.	ДОПУЩЕН К САМОСТОЯТЕЛЬНОЙ РАБОТЕ
Подпись должностного лица о допуске водителя	Заместитель директора по БДД Хильчук Юрий Валериевич
Подпись водителя о пройденном инструктаже, результатах проведения испытания	Храмцов Николай Владимирович

Рисунок А.1 – Стажировочный лист

РАБОЧИЙ ГРАФИК ПРОВЕДЕНИЯ

учебной практики по получению навыков исследовательской работы

Студент: Тянь Алина Максимовна

Направление подготовки: 23.03.01 / Экономика и управление на транспорте

Кафедра: Транспортных процессов и технологий

Группа: БТТ-24-ЭУ1

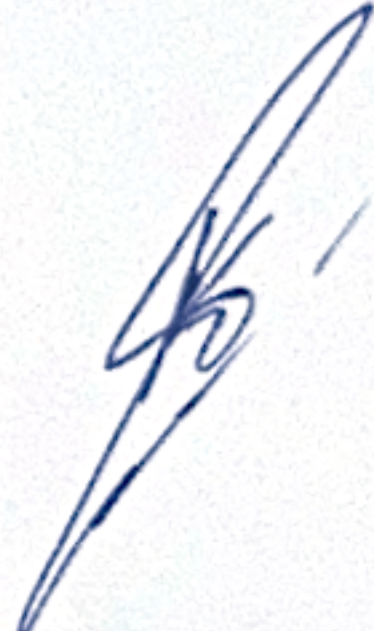
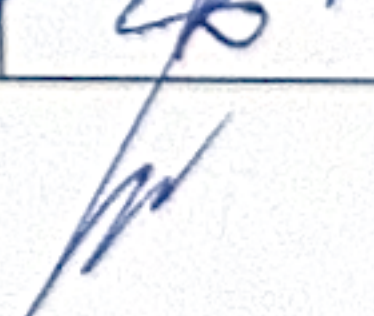
Руководитель практики от ОО: Карсаков Кирилл Борисович, ассистент кафедры ТПТ

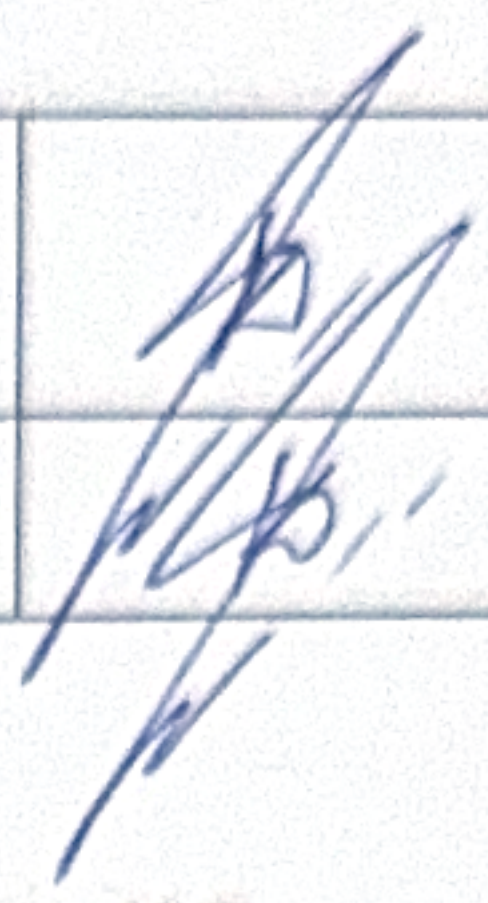
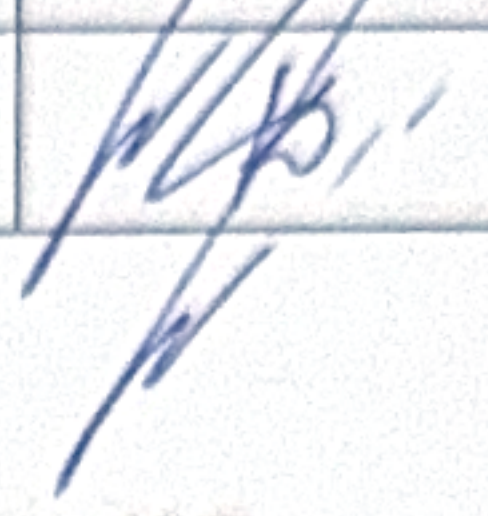
С правилами трудового распорядка ознакомлен

Тянь А.М.

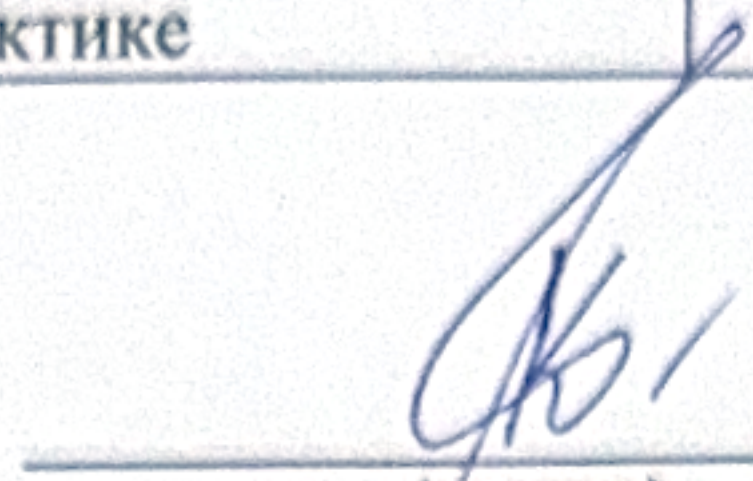
(подпись обучающегося)

Этапы НИР

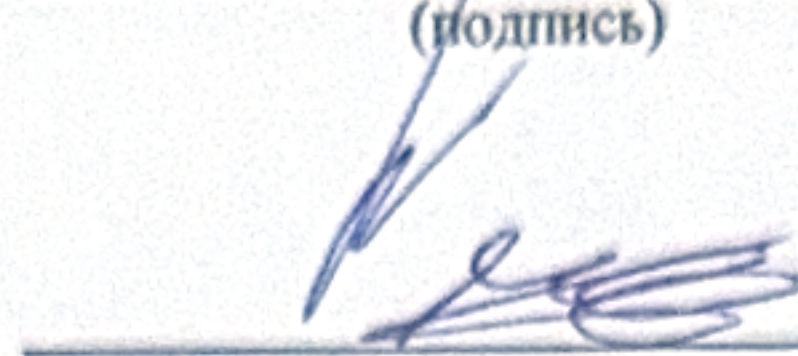
Этап практики	Виды работ	Содержание выполняемых работ	Срок выполнения	Отметка о выполнении
Подготовительный	Организационное собрание	Участие в организационном собрании; беседа с сотрудниками РИАЦ либо кафедры. Коммуникации с руководителем практики для обсуждения содержания, цели, задач практики, выбора направления исследования	с 24.02.2025 по 25.02.2025	
Анализ литературных источников	Изучение проблемы; Сравнение методик решения проблемы	Научные статьи и литература о проблеме неэффективного использования ТС	с 26.02.2025 по 25.03.2025	
Сбор данных	Изучение выбранного метода; Изучение нормативной базы; Анализ статистических данных	Региональные и муниципальные акты, федеральные законы и налоговый кодекс Российской Федерации	с 26.03.2025 по 21.04.2025	
Обработка и интерпретация данных	Разработка мероприятий по совершенствованию системы подготовки водителей	Разработка визуального составляющего приложения, описание работы приложения	с 22.04.2025 по 26.05.2025	
Написание отчёта	—	Написание отчёта	с 27.05.2025 по 24.06.2025	

Подготовка к защите отчёта	_____	Подготовка и оформление отчёта по практике	с 25.06.2025 по 27.06.2025	
Защита отчёта	_____	Защита отчёта по практике	28.06.2025	

Руководитель практики от ОО:
Ассистент кафедры ТПТ


(подпись) Карсаков К.Б.

Согласовано:
Директор ИШ


(подпись) Кузнецов П.А.