



ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНФОРМАЦИОННО-КОММУНИКАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ – ГЛАВНОЕ УСЛОВИЕ МОДЕРНИЗАЦИИ ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ УЧЕТА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ АВАРИЙ В УКРАИНЕ

Константин ПАРУБИН,

адъюнкт Харьковского национального университета внутренних дел

Summary

In the article on the basis of the current legislation of Ukraine and theoretical concepts are given by an information system operating in the internal affairs, analysis of the security of the Interior necessary information resources and identifies characteristics of the recording and analysis of road traffic accidents. In addition, the author of the prospects for the use of information and communication technologies to address the problems of increasing the effectiveness of management in the field of road safety in the country. With the reform of the Interior Ministry of Ukraine by the author indicated the need for the development of new information and communication technologies in the activities of the Traffic Police of Ukraine efektivnoy creation of legal and institutional framework for their implementation, the formation of the corresponding software and hardware systems recording of road traffic accidents.

Key words: information system, traffic accidents, accounting, information and communication technology, implementation, police, administrative and legal regulation.

Аннотация

В статье на основании норм действующего законодательства Украины и теоретических концепций даны характеристика информационной системы, действующей в органах внутренних дел, анализ состояния обеспечения органов внутренних дел необходимыми информационными ресурсами, а также определены особенности осуществления учета и анализа дорожно-транспортной аварийности. Кроме этого, автором рассмотрены перспективы использования информационных и коммуникационных технологий для решения проблем повышения эффективности управления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в стране. В условиях реформирования системы МВД Украины автором указана необходимость развития новых видов информационно-коммуникационных технологий в деятельности Госавтоинспекции МВД Украины, создание эффективной правовой и организационной базы для их внедрения, формирование соответствующего программно-технического обеспечения системы учета дорожно-транспортных происшествий.

Ключевые слова: информационная система, дорожно-транспортные происшествия, учет, информационно-коммуникационные технологии, внедрение, органы внутренних дел, административно-правовое регулирование.

Актуальность темы. С каждым днем процесс информатизации общества развивается в Украине все новыми и новыми темпами, охватывая все сферы жизнедеятельности страны. Не может обойти этот процесс и органы внутренних дел. Не секрет, что от эффективной системы информационного обеспечения основных направлений деятельности органов внутренних дел, и, в первую очередь, такого важного направления, как обеспечение безопасности дорожного движения транспорта и пешеходов, зависит уровень правопорядка и безопасности в государстве. Данные Центра безопасности дорожного движения и автоматизированных систем при МВД Украины свидетельствуют о постоянном росте дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) в Украине. По информации ГАИ, в происшествиях на дорогах Украины только в 2012 году погибло более 5 тыс. человек. В течение 2012 года выявлено 1,559 миллиона административных правонарушений в сфере безопасности дорожного движения, за их совершение оштрафованы 1,225 миллиона человек [1]. В первом полугодии 2013

года выявлено 970,8 тысяч административных правонарушений ПДД, за которые к ответственности привлечено 661 тысяча человек, что свидетельствует о негативных тенденциях роста повторности правонарушений [1]. При этом существующая система штрафных санкций проблем не решает и не соизмерима с реальным ущербом. Соответственно, одним из путей решения проблемы является развитие коммуникационных систем, информационных ресурсов, что, в свою очередь, требует от МВД Украины в целом и, в частности, от Государственной автомобильной инспекции МВД Украины (далее – ГАИ) соответствующей организации и правового реагирования.

Отдельные правовые аспекты, связанные с проблемами использования информационно-коммуникационных технологий в органах государственного управления, осуществления информационного обеспечения органов внутренних дел частично рассматривались в работах таких украинских ученых, как В.В. Бабаскин, А.М. Бандурка, С.Н. Гусаров, С.А. Жалгунова, В.В. Коноплев, О.Г. Фролова и других. Заслуживают

внимания также исследования и известных российских ученых, таких, как А.Н. Колмогоров, И.Б. Новик, В.С. Тютин, Б.С. Украинцев, В.А. Котельников. Но в условиях создания информационного общества в Украине необходимость комплексного исследования специфики внедрения информационно-коммуникационных технологий в деятельность ГАИ МВД Украины обусловлено наличием пробелов в законодательстве, отсутствием эффективной организации, соответствующего программно-технического обеспечения системы учета дорожно-транспортных происшествий, а также ряда иных факторов, которые тормозят развитие информационной системы органов внутренних дел Украины.

Целью статьи является рассмотрение административно-правовой характеристики информационной системы, действующей в ГАИ МВД Украины, по учету и анализу дорожно-транспортной аварийности в стране; анализ состояния обеспечения органов внутренних дел Украины необходимыми информационными ресурсами; определение путей оптимизации организа-



ции информационной системы в ГАИ в аспекте повышения эффективности управления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Изложение основного материала исследования. Понятие «информационное обеспечение» прочно вошло в научный и практический оборот и в настоящее время широко используется при освещении проблем управления правоохранительными органами. Необходимо также отметить, что информационным обеспечением является комплекс мер по обеспечению информационными ресурсами, включающий в себя механизмы поиска, получения, хранения, накопления, передачи, обработки информации; организации банков данных [2, С. 78]. Данная деятельность осуществляется в целях эффективного функционирования конкретной системы, основанной на нормах права с использованием организационных, технических и методических средств, направленных на проектирование, функционирование, совершенствование информационных систем, обеспечивающих эффективное выполнение поставленных задач. На сегодня, в связи с важностью возникших проблем, а также в контексте евроинтеграционных процессов, руководство МВД Украины и Министерство инфраструктуры разработали Государственную программу повышения уровня безопасности дорожного движения на 2013-2016 годы [3, с. 9]. Предлагается каждый год выделять на реализацию программы приблизительно по 1,7 млрд. грн. Порядка 150 млн. грн должны будут предоставить местные бюджеты. Среди заявленных целей программы – достижение средневропейского уровня безопасности движения, в частности, снижение количества погибших вследствие ДТП [3, с. 10].

Программа демонстрирует также понимание необходимости широкого внедрения информационных технологий. Запланировано функционирование программно-аппаратного комплекса для создания интерактивной карты мест ДТП с размещением информации о них в интернете. Планируется оснастить подразделения ГАИ 1200 портативными GPS-передатчиками для фиксации координат мест происшествий.

Кроме того, при анализе статистических показателей нарушений правил

дорожного движения следует иметь в виду, что с 19 сентября 2011 года действует Закон Украины № 3045-VI «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины» [3, с. 11] относительно дорожно-транспортных происшествий и выплаты страхового возмещения. Участники дорожного движения получили возможность оформлять ДТП по упрощенной схеме – путем составления европротокола – унифицированного для всей Европы бланка, заполняемого водителями на месте аварии при условии отсутствия травмированных или погибших людей, отсутствия у водителей признаков алкогольного, наркотического опьянения, а также при наличии согласия относительно обстоятельств совершения ДТП.

Программой также предусмотрена закупка и установка в течение четырех лет 500 комплексов видеоконтроля «Рубеж», позволяющих распознавать автомобильные номера, проводить автоматическую видеофиксацию и проверку транспорта. Автомобили ГАИ должны быть оборудованы 4200 комплексами видеофиксации нарушений [3, с. 11]. Однако указанная программа, к сожалению, не отличается достаточной проработкой некоторых аспектов, связанных с оценкой влияния на безопасность движения ряда факторов, и упускает перспективы внедрения имеющихся информационных технологий.

В свою очередь, достижения в области современных информационных технологий позволяют уже сегодня осуществлять эффективное управление в органах внутренних дел, достигая лучших результатов во всех сферах их деятельности. При этом следует отметить, что с точки зрения деятельности органов внутренних дел, под технологией понимается совокупность средств и методов для достижения целей и задач, поставленных перед правоохранительной структурой [4, с. 32]. Данное определение подчеркивает главное: технология объединяет в себе две обязательные части – средства и методы. В.А. Минаев, в свою очередь, под средствами понимает инструмент, исходный продукт, а методами – правила, приемы, способы использования имеющихся средств для достижения заданных целей посредством передачи информации [2, с. 81].

Следовательно, информационная технология – это комплекс методов и процедур, с помощью которых реализуются функции сбора, передачи, обработки, хранения и доведения до субъекта информации в организационно-управленческих системах с использованием выбранного комплекса технических средств.

Касательно сферы нашего исследования, процесс обеспечения безопасности дорожного движения неразрывно связан с качеством учета дорожно-транспортных происшествий. Главной задачей учета и анализа дорожно-транспортных происшествий является изучение причин, условий их возникновения, а также принятие соответствующих мер по их устранению. Без полного, объективного учета и анализа ДТП невозможно выполнение этой задачи. Характеристика дорожно-транспортной аварийности как массового явления состоит из совокупности данных по отдельным ДТП. Поэтому особенности анализа единичных ДТП влияют на значение и смысл общих показателей аварийности [5, с. 24]. Анализ их совокупности позволяет с высокой степенью точности выявить общие закономерности возникновения, вычислить величину потерь и на основании этого разработать профилактические мероприятия. В таких случаях при формировании информационных отношений очень важны используемые в процессе деятельности ГАИ информационные средства, правильность выбора эффективных.

В качестве объектов информационных отношений интересна точка зрения В.А. Копылова, который рассматривает их как «объекты, в связи с которыми субъекты вступают в информационные правоотношения» и предлагает считать таковыми документированную информацию, информационные продукты и услуги, исключительные права, элементы информационной безопасности (защищенность информации и информационных ресурсов, права и свободы личности на информацию), информационные технологии, средства их обеспечения, другие объекты в информационной сфере) [6, с. 131-132]. Исходя из сказанного, несложно предположить, что субъектами информационных отношений являются: обладатель (владелец) информационных ресурсов



(информационных систем, технологий и средств их обеспечения) и пользователь (потребитель) информации.

На сегодняшний день в органах внутренних дел действует информационная система, элементами которой являются: а) сосредоточение в соответствующих информационных массивах (банках данных) сведений, необходимых для осуществления основных функций органов внутренних дел и управления их структурными подразделениями; б) источники получения этих сведений и схемы потоков информации; в) средства учета, хранения и переработки информации; г) каналы связи и передачи информации, персонал субъекта и объекта управления, который обеспечивает деятельность информационной системы органов внутренних дел [4, с. 35-36].

Современная система информационного обеспечения ГАИ МВД Украины представляет собой совокупность информационных подсистем определенных учетов. В свою очередь, принадлежность информационной подсистемы к определенному уровню определяется принципами территориальности, специфики использования и объемом информации, которая обрабатывается [4, с. 34].

Первый уровень является центральным. В нем интегрированы информационные подсистемы органов внутренних дел общеведомственного значения и отраслевых служб МВД Украины. Второй уровень – региональный, охватывающий информационные учеты, которые являются составляющими общеведомственных информационных подсистем и используются службами ГУМВД, УМВД, УМВД на транспорте. В составе банков данных регионального уровня интегрируется информация, поступающая из горрайлинорганов, имеет региональный характер и содержит данные о чрезвычайных происшествиях, преступлениях и административных правонарушениях, организациях и учреждениях, зарегистрированном автотототранспорте, лицах криминогенных категорий, данные оперативно-справочных и дактилоскопических картотек и т.д. Третий уровень – территориальный. Он охватывает информационные учеты, которые являются составными общеведомственных информационных подсистем,

и используются в городских, районных и линейных органах внутренних дел, специализированных подразделениях милиции.

Главная цель информационной системы состоит в том, чтобы на основании собранных исходных данных получить итоговую информацию, которая будет составлять основу для подготовки управленческих решений в системе органов внутренних дел. Государство в своем отношении к аварийности указало на необходимость получения объективных статистических данных для правильной оценки состояния аварийности, дорожно-транспортного травматизма на дорогах Украины. В Украине установлена единая система учета показателей дорожного движения и его безопасности [5 с. 30]. В целом, согласно Положению о Госавтоинспекции МВД Украины, одной из основных задач Госавтоинспекции является ведение учета и анализа дорожно-транспортных происшествий [7]. Они осуществляются в соответствии с Постановлением Кабинета Министров Украины от 30 июня 2005 года № 536 «Об утверждении Порядка учета дорожно-транспортных происшествий» [8, с. 9]. Для обеспечения полного и объективного учета ДТП, а также в связи с дальнейшим усовершенствованием и введением в постоянную эксплуатацию подразделениями ГАИ автоматизированной системы учета и анализа «Дорожно-транспортное происшествие», Приказом МВД Украины от 28 декабря 2005 года № 1242 утверждена карточка учета ДТП и Инструкция по ее заполнению [9]. Соответственно, государственная отчетность о ДТП проводится на основании карточек учета ДТП. Но несовершенство этих карт вызывает нарушение общегосударственного учета и анализа дорожно-транспортной аварийности. Ее состояние и динамика зависят от множества факторов. Определение причин, по их объективному характеру, не объясняет, почему совершаются эти действия. Феномен причинности автотранспортных событий имеет широкий спектр разногласий и многофакторности [10, с. 44-46].

Сегодня первичный учет ДТП осуществляется работниками ГАИ, которые документируют ДТП. Они на месте происшествия заполняют первичную карточку учета ДТП. Таким

образом, формируется соответствующий информационный массив, полнота и достоверность которого имеют первостепенное значение в обеспечении результативности анализа. При этом правильный юридический анализ происшествия на месте его совершения зависит от личной подготовленности работника ГАИ, наличия у него определенных знаний [11, с. 121]. В частности, заполняя карточку учета ДТП, необходимо не только зафиксировать объективные данные (время, место совершения ДТП, его участников, сведения о пострадавших, тип дорожного покрытия, погодных условий, наличие инженерно-технических сооружений и технических средств организации дорожного движения, данные о транспортных средствах), но и дать личную субъективную оценку события (выявить недостатки в содержании дороги или улицы, определить виновных в ДТП, причины происшествия с указанием нарушения правил дорожного движения). Вместе с тем, реальное положение дел относительно учета и анализа ДТП, из-за ряда объективных и субъективных причин, позволяет говорить о значительных недостатках в этой работе и необходимости ее совершенствования для повышения эффективности государственного управления в сфере дорожного движения. В конце концов, компетентность конкретного работника ГАИ влияет на объективность не только общих статистических данных аварийности, но и последующего анализа ДТП [12, с. 133-135].

Кроме этого, для обеспечения безопасности дорожного движения, снижения уровня аварийности на дорогах обычные общепринятые средства получения информации (сообщения граждан, общественных и государственных организаций, средств массовой информации) становятся недостаточными. Необходим поиск новых средств выявления информации о совершенных правонарушениях, о лицах, их совершивших или которые могут совершить, правонарушителях, скрывающихся от правосудия и т.д.

В целом различают следующие виды анализа аварийности: количественный, качественный, топографический. Причем специалисты склоняются к мнению о наибольшей эффективности именно очагового



анализа ДТП (в местах и участках концентрации ДТП), поскольку исследование конкретных эпицентров аварийности позволяет найти наиболее вероятные причины аварийности и, устранив их, резко уменьшить количество аварий или ослабить тяжесть их последствий [10, с. 46]. При этом самая высокая эффективность управленческой деятельности, направленной на обеспечение безопасности дорожного движения, достигается путем учета множества специфических местных особенностей [5, с. 31]. Иногда подобный анализ может дать достаточно неожиданные результаты, которые невозможно получить при применении масштабного анализа аварийности.

Осуществляемый учет, особенно анализ аварийности, нельзя назвать всеобъемлющим и объективным также и по причине того, что Госавтоинспекция проводит учет только ДТП с участием механических транспортных средств. На общегосударственном уровне анализируются ДТП, в которых травмируются люди [5, с. 23]. Но анализ только ДТП с пострадавшими не дает объективной картины причин аварийности. Следовательно, для оценки деятельности ГАИ по профилактике аварийности необходимо использовать другие показатели, которые повысили бы эффективность деятельности их подразделений. Общепринятый показатель количества ДТП и пострадавших в них не может оценивать деятельность ГАИ, поскольку он был связан с количеством транспортных средств, их техническими характеристиками, качеством ремонтных запчастей, пропускной способностью и фактической загруженностью улично-дорожной сети, количеством транзитного транспорта и рядом других факторов [13, с. 23]. Показатель тяжести последствий ДТП (соотношение числа погибших к количеству ДТП) зависит от скорости движения транспортных средств, их оснащенности средствами пассивной безопасности, качества оказания медицинской помощи. В таком случае, учитывая рост автомобилизации, и практики, и научные работники указывают на необходимость усовершенствования механизмов оценки показателей, влияющих на аварий-

ность с учетом: транспортных потоков (интенсивность, наличие крупногабаритных транспортных средств), влияния количества характеристик улично-дорожной сети (категория, протяженность, состояние), уровня населения, транспортных средств [13, с. 26].

Сегодня присутствуют многочисленные дискуссии и предложения по поводу необходимости реформирования и совершенствования системы информационного обеспечения ОВД Украины. В свою очередь, мы, оценивая существующие показатели аварийности, состояние аналитической деятельности с целью повышения ее эффективности, считаем необходимым реализовать следующие мероприятия:

1) оптимизация законодательной и нормативной базы в сфере дорожного движения;

2) создание системы аналитических органов с необходимым доступом к данным для полного учета и изучения реальных причин ДТП;

3) усовершенствование порядка учета ДТП, пересмотр показателей аварийности, причин и условий совершения ДТП;

4) полный учет всех ДТП, в том числе с участием немеханических транспортных средств, с последующим анализом всего массива данных;

5) интеграция баз данных, что при соответствующем правовом регулировании позволит повлиять на уровень безопасности дорожного движения;

6) широкое использование новых информационно-коммуникационных технологий, позволяющих получить объективные данные для дополнительной оценки ДТП и характеристик личности водителя.

Итак, мы можем сделать однозначный вывод: наличие информации является неотъемлемым гарантом эффективности функционирования органов внутренних дел. В свою очередь, анализируя нормативно-правовые акты Украины, практику их реализации в области информатизации деятельности Госавтоинспекции МВД Украины, можно сделать вывод, что развитие уже созданных и внедрение новых информационных технологий является главным условием улучшения безопасности дорожного движения в стране.

Список использованной литературы:

1. Официальный сайт Центра безопасности дорожного движения и автоматизированных систем при МВД Украины // электронный ресурс – режим доступа: <http://www.sai.gov.ua/ua/people/5.htm>

2. Информационные технологии управления в органах внутренних дел. Учебник / Под ред. В.А. Минаева. – М.: Академия управления МВД России. – 1999. – 246 с.

3. Плешко Э.А. Использование информационных технологий в профилактике агрессивного поведения водителей // Journal of Health Sciences. – 2013. – № 3 (9). – С. 7-14.

4. Бабаскін В.В., Жалгунова С.А. Проблемні питання інформаційного забезпечення діяльності ОВС // Науковий вісник ЮА МВС. – 2005. – № 3. – С. 31-38.

5. Карпиевич Ю. Д. Некоторые вопросы проведения исследования дорожно-транспортных происшествий на государственном уровне // Безпека дорожнього руху України. – К.: НДЦ БДР МВС України, 2006. – № 1 – 2 (22). – С. 23-33.

6. Копылов В.А. Информационное право: Учебник. 2-е изд. М., 2005. – 332 с.

7. Постановление Кабинета Министров Украины от 14 апреля 1997 г. № 341 «Об утверждении Положения о Госавтоинспекции МВД Украины» // Довідник працівника Державної автомобільної інспекції України / В. П. Столбовий, А. В. Іщенко, І. В. Коба, В. М. Зайченко. – К.: Аванпост – прім, 2004. – 336 с.

8. Постанова Кабінету Міністрів України від 30 червня 2005 р. № 538 «Про затвердження Порядку обліку дорожньо-транспортних пригод» // Урядовий кур'єр. – 2005. – № 132 (3045). – 20 липня.

9. Наказ МВС України від 28 грудня 2005 р. № 1242 «Про затвердження картки обліку дорожньо-транспортних пригод та Інструкції щодо її заповнення» [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://www.zakon1.rada.gov.ua>.

10. Григор'єв В.І. Дослідження обставин, факторів та причин, які впливають на виникнення дорожньо-транспортних пригод з вини водіїв транс-



портних засобів. Заходи профілактики та шляхи уникнення дорожньо-транспортних пригод // Безпека дорожнього руху України. – К.: ТОВ «Журнал «Радуга», 2005. – № 1-2 (20). – С. 43-50.

11. Холмянський Я.Д. Напрямки вдосконалення правового забезпечення управління сферою дорожнього руху та його безпеки // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності. – 2005. – № 3. – С. 115-125.

12. Собакарь А.О. Адміністративно-правові заходи запобігання аварійності на автотранспорті в Україні // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності. – 2006. – № 1. – С. 129-138.

13. Коломієць С.Г. До питання оцінки діяльності Державтоінспекції по попередженню аварійності на автомобільному транспорті // Безпека дорожнього руху України: Науково-технічний вісник. – 2001. – № 1 (9). – С. 22-28.

ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОЙ ХАРАКТЕРИСТИКИ ОБЪЕКТОВ ГОСУДАРСТВЕННОЙ СОБСТВЕННОСТИ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ КОММЕРЧЕСКОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

Анна ПЕНЧЕВА,

ассистент кафедры хозяйственного права и процесса
Национального университета «Одесская юридическая академия»

Summary

This article examines the problematic issues of commercial use of state property, depending on its functional purpose. Classification of state property objects, depending on the possibilities of their use with commercial/non-commercial purpose. On the basis of the conducted analysis the main characteristics, which should have a commercial object were formulated: to have the value terms; to be used in the activity of commercial entities or enter directly into field of management of the authorized body of state authority; to bring profit in the process of usage; display value in the balance sheet or other forms of accounting (valuation) of property. The necessity of harmonization of the legal and economic properties of the object of state property during the election of the directions of its use was grounded.

Key words: state property, commercial use, the object of state property, commercial object, non-commercial object.

Аннотация

В статье исследуются проблемные вопросы коммерческого использования государственного имущества в зависимости от его функционального назначения. Предложена классификация объектов государственной собственности в зависимости от возможности их использования с коммерческой/некоммерческой целью. На основании проведенного анализа сформулированы основные признаки, которыми должен обладать коммерческий объект: иметь стоимостное определение; использоваться в деятельности субъектов хозяйствования или непосредственно входить в сферу управления уполномоченного органа государственной власти; в процессе использования приносить прибыль; отображаться по стоимости в балансе или иных формах учета (оценки) имущества. Обоснована необходимость согласования юридических и экономических свойств объекта государственной собственности при избрании направлений его использования.

Ключевые слова: государственное имущество, коммерческое использование, объект государственной собственности, коммерческий объект, некоммерческий объект.

Постановка проблемы. Обеспечение на практике эффективного использования государственного имущества, которое бы приводило к удовлетворению общественных интересов и/или коммерческой выгоде, принятие в отношении такого имущества целесообразных управленческих решений должно пребывать в зависимости от правовых и экономических характеристик государственного имущества, объективных критериев возможности/невозможности коммерческого использования различных объектов государственной собственности. Однако, как подчеркивает И. Ершова, проблеме изучения имущества, с точки зрения оптимального примирения частных-предпринимательского и публичного интересов, построения нового, еди-

ного правового механизма влияния на деятельность хозяйствующих субъектов должного внимания не уделяется [1, с. 41].

Анализ последних исследований показывает, что работы как отечественных, так и зарубежных ученых, среди которых следует выделить В. Лапача, В. Рыбакова, В. Тархова и других, в основном посвящены общим вопросам правового режима объектов права собственности, в том числе государственной. Отдельные правовые проблемы использования государственного имущества отражены в работах О. Подцерковного. Более комплексный характер приобрели исследования правового режима государственного имущества в хозяйственном обороте И. Ершовой. Однако, несмотря на живой интерес к во-