

В научных публикациях последних лет в основном исследовалась личность коррупционера либо корыстного преступника. В то же время, на наш взгляд, при исследовании вышеуказанных личностей целесообразно выделять в отдельные группы как личность взяточполучателя, так и личность взяткодателя. Мы предприняли попытку классифицировать с криминологической точки зрения взяточполучателей и взяткодателей не только исходя из официальной статистики и материалов уголовных дел, но также опираясь на опыт, накопленный за продолжительный промежуток времени в сфере борьбы с коррупционной преступностью, и проведенные нами научные исследования.

Библиографические ссылки

1. Антонян, Ю.М. Личность преступника / Ю.М. Антонян, В.Н. Кудрявцев, В.Е. Эминов. СПб. : Юрид. центр Пресс, 2004.
2. Борьба с преступностью в Беларуси: научные основы и концептуальные решения / О.И. Бажанов [и др.] ; под ред. О.И. Бажанова. Минск : Право и экономика, 2005.
3. Демидов, Н.Н. Изучение личности преступника в процессе расследования : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Н.Н. Демидов. Волгоград, 2003.
4. Иншаков, С.М. Криминология: вопросы и ответы / С.М. Иншаков. М. : Юриспруденция, 2000.
5. Российская криминологическая энциклопедия / под общ. ред. А.И. Долговой. М. : НОРМА, 2000.

В.В. Бульбенков, начальник УГАИ ГУВД
Мингорисполкома

МЕТОДИКА АНАЛИЗА ДТП И ПУТИ ЕЕ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ

Выделена необходимость наличия в процессе анализа динамики показателей ДТП трех этапов: выбора статистических показателей, обоснования набора факторных показателей, компьютеризации процесса анализа и практического доведения результатов анализа до сведения работников УГАИ ГУВД Мингорисполкома и жителей Минска.

Рассмотрен ряд существующих проблем каждого этапа: отсутствие количественных показателей факторов, влияющих на аварийность, компьютерная подготовка работников ГАИ ГУВД Мингорисполкома, совершенствование рекламы, наглядной агитации, недостаточность связи со средствами массовой информации по вопросам дорожной информации. Приведены результаты социологического опроса работников ГАИ ГУВД Мингорисполкома по вопросам повышения безопасности дорожного движения. На основании анализа результатов опроса выделен ряд мер по совершенствованию работы в указанной области. В целях получения более объективной информации по дорожной аварийности указано на необходимость разработки комплексных показателей в сфере дорожного движения. Широкое использование комплексных показателей при анализе дорожной аварийности возможно при осуществлении подготовки сотрудников Госавтоинспекции и применении в практической деятельности компьютерной техники со специализированным программным обеспечением. В профилактике дорожной аварийности немаловажная роль отведена информации, представленной населению с помощью графических методов.

Закон Республики Беларусь «О дорожном движении», нормативные акты Правительства Республики Беларусь и МВД Республики Беларусь подчеркивают необходимость повышения безопасности дорожного движения. Одним из актуальных направлений в этой области является совершенствование методики анализа динамики показателей дорожного движения.

Вопросы совершенствования анализа динамики, криминологических показателей изложены в трудах Ю.Д. Блувштейна, В.В. Лунева, Л.К. Савюка и ряда других ученых стран СНГ. Изучение нормативных актов, монографий, учебников, учебных пособий, статей позволил выделить три аспекта совершенствования анализа динамики показателей безопасности движения: разработка самих показателей динамики безопасности дорожного движения, уменьшение затрат и повышение степени качества анализа, доведение результатов анализа до личного состава УГАИ ГУВД Мингорисполкома и населения Минска.

В настоящее время сводка информации по нарушениям правил дорожного движения (ПДД) и ДТП формируется ежедневно (иногда с разбивкой по часам и минутам), декадам, месяцам, кварталам, ежегодно в сравнении с предыдущим периодом. Так, за 8 месяцев 2006 г. на территории Минска отмечается увеличение числа ДТП с пострадавшими на 9,1 % в сравнении с аналогичным периодом 2005 г. Количество травмированных в ДТП граждан увеличилось на 11,2 %, на 10,4 % уменьшилось количество погибших, число ДТП, совершенных по вине водителей в состоянии алкогольного опьянения, уменьшилось на 10,2 %, при этом число погибших в данных ДТП граждан увеличилось на 20 %, раненых – уменьшилось на 6,2 %.

Рост аварийности отмечается на территории Заводского, Ленинского, Октябрьского, Партизанского, Первомайского, Советского, Фрунзенского и Центрального районов (+41,9; +4,2; +12,9; +16,2; +18,9; +8,2; +21,4 и +8,3 % соответственно). Рост погибших в ДТП людей зарегистрирован на территории Первомайского района – на 125 %, Советского – на 20 %, Центрального – на 22,2 %. Коэффициент тяжести последствий по городу составил 5,9 погибшего на 100 граждан, пострадавших при ДТП, в сравнении с аналогичным периодом 2005 г. данный показатель уменьшился на 1,3. По итогам пяти месяцев 2006 г. данный показатель значительно увеличился на территории Первомайского, Советского, Центрального районов.

Количество ДТП с участием детей в возрасте до 16 лет осталось на прежнем уровне, количество раненых при этом детей уменьшилось на 2,5 %, количество погибших детей осталось на прежнем уровне. Значительно (на 80 %) увеличилось количество пострадавших детей – пассажиров транспортных средств индивидуального пользования.

Как свидетельствует анализ условий и причин совершенствования ДТП, основными причинами происшествий являются:

переход пешеходами проезжей части в неустановленном месте – 19 % от всех ДТП (–17,5 % в сравнении с 2005 г.);

превышение водителями скорости движения – 18,8 % (–0,6 %);

нарушение водителями правил проезда пешеходных переходов – 15,4 % (–13,6 %);

нарушение правил маневрирования и выезд на полосу встречного движения – 13,2 % (–2,9 %);

нарушение правил проезда перекрестов – 14,9 % (+122 %).

По вине водителей транспортных средств допущено 610 ДТП, что составляет 71 % от общего числа ДТП; по вине пешеходов совершено 198 ДТП (23 %). По состоянию на 1 августа 2006 г. по более чем 100 фактам ДТП проводятся проверки, виновность участников происшествия не установлена.

По видам ДТП наибольшую долю составляют наезды на пешеходов (439 ДТП – 51 % от всех ДТП), в результате которых погибли 33 человека (55 % от всех погибших) и 419 были ранены (44,1 % от всех раненых в ДТП).

По дням недели ДТП распределились следующим образом:

наибольшее число ДТП зарегистрировано в пятницу (16,8 % ДТП);

наибольшее число смертельных случаев зарегистрировано в субботу – 16; (23,8 % от числа погибших).

В течение суток наибольшее количество происшествий зарегистрировано с 15:00 до 18:00 (177 ДТП, 22,3 % от общего количества ДТП), при этом погибли 14 человек (20,9 % от общего числа погибших), ранены – 200 (23,4 %). В вечернее и ночное время суток были допущены 339 ДТП, или 39,7 % от общего числа.

В ежегодном отчете УГАИ ГУВД Мингорисполкома приведено свыше 18 250 показателей, сведенных в 91 таблицу и представленных на 72 графиках [7].

Для обработки информации, представленной количественными и количественно-качественными показателями, в юридической литературе изложена методика исключения ряда показателей критериев и методов: сводки, группировки, таблицы, статистические характеристики (среднее арифметическое, темпы роста), ранговая корреляция, корреляционный и регрессионный методы, графический метод и т. д. [2; 3; 6; 9].

В изданной НИЦ УГАИ МВД Республики Беларусь литературе изложены те же проблемы с использованием для иллюстрации тех же показателей. Так, например, рассмотрены проблемы аварийности в отдельных странах, выявлены причины совершения наиболее опасных нарушений правил дорожного движения, надзора за соблюдением скоростного режима, контроля за применением ремня безопасности, выявления факторов проезда на запрещающий сигнал светофора и т. д. В качестве аргументов используются абсолютные числа, проценты, таблицы и графики [4].

По мнению экспертов, показатели, оказывающие влияние на динамику ДТП, можно сгруппировать следующим образом: факторы технического состояния транспортных средств, внешние факторы (погода, покрытие дороги, температура окружающей среды и т. д.), показатели криминогенной обстановки и социально-экономического развития региона. Основная проблема заключается в выражении данных групп факторов количественно, логически приемлемо для включения в математические модели, например многофакторную регрессионную модель, позволяющую рассчитывать величину результирующего признака (количество ДТП) от колебания факторных признаков. Частично эти вопросы поднимали в публикациях юристов и экономистов и в проведенных социологических исследованиях – при анкетировании работников ГАИ и жителей Минска в предыдущие годы (анкета по изу-

чению правоприменительной деятельности дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции в современных условиях, анкета по изучению мнения посетителей выставки «Моторшоу» о деятельности ГАИ, опрос населения Минска в 2002 и 2004 г. Минским научно-исследовательским институтом социально-экономических и политических проблем по оценке населением Минска работы столичной милиции и Госавтоинспекции и т. д.).

Криминологическую картину региона можно характеризовать с помощью индекса преступной активности, коэффициента преступности несовершеннолетних, показателя структуры преступности и латентной преступности и т. д. [1]. Для характеристики социально-экономического развития региона предложено использовать коэффициент бедности, индекс глубины бедности, индекс остроты бедности и синтетический индикатор бедности [5, с. 253–255].

Аналитическими службами УГАИ ГУВД Мингорисполкома исчисляется и ряд расчетных показателей, например условия несения службы:

$$\frac{K_{тр} \cdot K_{удс} \cdot 1000 \cdot A \cdot K_i \cdot P_{лс}}{p \cdot L_{удс}}$$

где A – численность зарегистрированных автомобилей;
 p – численность населения региона;
 $P_{лс}$ – численность личного состава подразделения ГАИ;
 $L_{удс}$ – протяженность улично-дорожной сети;
 $K_{удс}$ – коэффициент плотности улично-дорожной сети;
 K_i – коэффициент эффективности.

В целях совершенствования анализа динамики показателей безопасности движения в 2006 г. УГАИ ГУВД Мингорисполкома провело анкетирование сотрудников. При анкетировании были затронуты различные проблемы, в том числе рассмотрены вопросы выражения показателей различных групп факторов. В связи с тем что в анкетировании участвовало незначительное количество женщин – 6,78 % всех опрошенных (мужчины – 93,22 %), то некоторые результаты анкетирования в данной статье приведены только по ответам мужчин.

В анкету были включены и вопросы с предложением анкетирваемым попытаться выразить количественно вышеуказанные группы факторов: техническое состояние транспортных средств, внешние факторы, показатели криминогенной обстановки и показатели социально-экономического развития региона. Ни один из анкетирваемых работников УГАИ ГУВД Мингорисполкома не предложил каких-то комплексных показателей или коэффициентов для представления вышеуказанных групп факторов безопасности дорожного движения, хотя все отметили, например, влияние криминологической обстановки в регионе на отвлечение их на проводимые операции – 38,18 % ответов, производительность труда – 20 % анкетирваемых, качество труда – 21,82 % анкетирваемых, психологическое состояние анкетирваемых – 14,55 %, психологический климат работников Мингорисполкома – 5,45 % ответов. Аналитическая работа по данному направлению – разработке комплексных показателей безопасности движения в УГАИ ГУВД Мингорисполкома – продолжается.

Второй аспект – совершенствование обработки имеющейся информации с помощью математико-статистических методов с использованием компьютерной техники [8].

Анкетирование показало, что по уровню образования 20 % анкетирваемых работников УГАИ ГУВД Мингорисполкома имеют среднее специальное образование (из них 36,35 % – юридическое и 73,74 % – техническое), 1,82 % – незаконченное высшее (техническое) и 78,18 % – высшее (из них 41,86 % – юридическое и 58,14 % – техническое). Компьютером на уровне пользователя владеют только 3,64 % опрошенных, которые подчеркнули, что они не знакомы с программами математико-статистической обработки информации, в том числе по динамике показателей безопасности движения.

Третий аспект совершенствования анализа – доведение результатов анализа до личного состава УГАИ ГУВД Мингорисполкома и населения Минска.

На вопрос анкеты «Необходимо ли увеличение на дорогах количества рекламы, направленной на пропаганду безопасности дорожного движения?» 50,9 % анкетирваемых ответили «да», 30,91 % – «нет, рекламы вполне достаточно», 10,91 % – «обилие рекламы уже сейчас раздражает и отвлекает от движения», 7,27 % – «я не обращаю на нее никакого внимания». По мнению 63,245 % анкетирваемых информации по предупреждению ДТП достаточно, 26,36 % анкетирваемых считают, что информации о ДТП в средствах массовой информации представлено мало.

Таким образом, в анализе динамики показателей ДТП есть ряд проблем, а именно:

отсутствие комплексных показателей безопасности дорожного движения, адекватно отражающих группы факторов, например: техническое состояние транспортных средств, внешние факторы, показатели криминогенной обстановки в регионе и его социально-экономического развития;

в настоящее время подготовка сотрудников УГАИ ГУВД Мингорисполкома по вопросам применения специализированного программного обеспечения оставляет желать лучшего;

необходимо организовать обучение сотрудников УГАИ ГУВД Мингорисполкома по использованию специализированного программного обеспечения на компьютерах;

шире практиковать наглядное представление информации о ДТП в средствах массовой информации, на плакатах и стендах с помощью графического метода (разнообразных графиков, диаграмм, картограмм, картодиаграмм, пиктограмм и т. д.).

Решение вышеперечисленных задач упростит методику проведения анализа динамики показателей ДТП и будет способствовать повышению безопасности дорожного движения в Республике Беларусь.

Библиографические ссылки

1. Ананич, В.А. Словарь-справочник по криминологии и юридической психологии / В.А. Ананич, О.П. Колченогова. Минск : Амаффея, 2003.
2. Блувштейн, Ю.Д. Криминологическая статистика / Ю.Д. Блувштейн. Минск : Высш. шк., 1981.
3. Он же. Криминология и математика / Ю.Д. Блувштейн. М. : Юрид. лит., 1974.
4. Бульбенков, В.В. Выбор показателей для корреляционно-регрессивного анализа и прогнозирования динамики дорожно-транспортных происшествий в регионе / В.В. Бульбенков, В.А. Трухов // Вестн. Акад. МВД Респ. Беларусь. 2005. № 1 (9).
5. Ефимова, М.Р. Социальная статистика / М.Р. Ефимова, С.Г. Бычкова. М. : Финансы и статистика, 2003.
6. Лунев, В.В. Юридическая статистика / В.В. Лунев. М. : Юрист, 1999.
7. Сведения о состоянии дорожно-транспортной аварийности в Республике Беларусь в 2003 г. : аналит. сб. Минск : УГАИ МВД Респ. Беларусь, 2004.
8. Синькова, Е.П. Современные информационные технологии статистического анализа в юридических исследованиях / Е.П. Синькова // Вестн. Акад. МВД Респ. Беларусь. 2006. № 1 (11).
9. Фармагей, Л.К. Деятельность полиции по надзору за дорожным движением / Л.К. Фармагей, Д.Г. Кузлякин. Минск : НИЦ УГАИ МВД Респ. Беларусь, 2003.

А.А. Вишневский, доцент кафедры экономико-правовых дисциплин Академии МВД Республики Беларусь, кандидат юридических наук, доцент;

А.В. Шокун, старший инспектор дорожно-патрульной службы взвода ДПС ОГАИ Речичского РОВД Гомельской области

О ПРИМЕНЕНИИ П. 2.2 И 2.3 ДЕКРЕТА ПРЕЗИДЕНТА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ «ОБ ОБЯЗАТЕЛЬНОМ СТРАХОВАНИИ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ»

Одной из наиболее острых проблем, связанных с издержками эксплуатации автотранспорта, является риск причинения имущественного ущерба или вреда здоровью в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП). В целях обеспечения защиты законных интересов физических лиц и организаций, охраны здоровья и имущества, а также интересов общества в целом 19 февраля 1999 г. был подписан декрет Президента Республики Беларусь № 8 «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (вступил в силу с 1 июля 1999 г.). Целью данного вида обязательного страхования является обеспечение возмещения ущерба, причиненного в результате ДТП, страховыми организациями, в которых виновный застраховал свою ответственность. Также декретом № 8 была определена ответственность за использование транспортных средств в дорожном движении без заключенного договора страхования. Рассматриваются вопросы правомерности наложения штрафа на владельцев транспортных средств на основании п. 2.2 и 2.3 декрета Президента Республики Беларусь № 8 и обосновывается необходимость изложения указанных пунктов в новой редакции.

За последнее десятилетие автомобильный парк в Беларуси увеличился на 59,2 %, индивидуальный транспорт – на 87,6 %. Общее количество транспортных средств в абсолютных цифрах на 1 января 2005 г. составило 2 846 480 единиц, из которых 2 423 389 находится в личной собственности граждан.

В дорожном движении кроме положительных моментов, связанных с динамически осуществляющимися товарообменными операциями, необходимой миграцией граждан, их занятостью в обслужива-