

Научная статья  
УДК 656.13:658.382.3

## **АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ ПРОВЕДЕНИЯ ПРЕДРЕЙСОВОГО ИНСТРУКТАЖА И ВОЗМОЖНЫЕ ПУТИ ИХ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ**

**Ольга Анатольевна Иванова<sup>1</sup>, Ольга Анатольевна Пыталева<sup>2</sup>,  
Николай Павлович Безсолицин<sup>3</sup>, Иван Алексеевич Пыталев<sup>4</sup>**

<sup>1-4</sup> Уральский государственный лесотехнический университет,

Екатеринбург, Россия

<sup>1</sup> ivanova8act@gmail.com

<sup>2</sup> pytaleva0a@m.usfeu.ru

<sup>3</sup> niibd@mail.ru

<sup>4</sup> vehicle@list.ru

***Аннотация.*** Проведен анализ нормативной документации по вопросу проведения предрейсового инструктажа перед отправлением водителей в рейс.

***Ключевые слова:*** предрейсовый инструктаж водителя, безопасная эксплуатации транспортных средств, обеспечение требований правил дорожного движения, маршрут

***Для цитирования:*** Анализ современного состояния проведения предрейсового инструктажа и возможные пути их совершенствования / О. А. Иванова, О. А. Пыталева, Н. П. Безсолицин, И. А. Пыталев // Эффективный ответ на современные вызовы с учетом взаимодействия человека и природы, человека и технологий = Effective reaction to modern challenges of the interaction between human and nature, human and technologies : материалы XVII Международной научно-технической конференции. Екатеринбург : УГЛТУ, 2026. С. 278–284.

Original article

## **ANALYSIS OF THE CURRENT STATE OF PRE-TRIP BRIEFING AND POSSIBLE WAYS FOR ITS IMPROVEMENT**

**Olga A. Ivanova<sup>1</sup>, Olga A. Pytaleva<sup>2</sup>, Nikolay P. Bezsolitsin<sup>3</sup>, Ivan A. Pytalev<sup>4</sup>**

<sup>1-4</sup> Ural State Forest Engineering University, Ekaterinburg, Russia

<sup>1</sup> ivanova8act@gmail.com

<sup>2</sup> pytaleva0a@m.usfeu.ru

<sup>3</sup> niibd@mail.ru

<sup>4</sup> vehicle@list.ru

**Abstract.** An analysis of regulatory documentation on the issue of pre-trip briefings for drivers before their departure on a trip has been conducted.

**Keywords:** pre-trip briefing for a driver, safe vehicle operation, ensuring the requirements of road safety, route

**For citation:** Analiz sovremennogo sostoyaniya provedeniya pre-drejsovogo instruktazha i vozmozhny'e puti ix sovershenstvovaniya [Analysis of the current state of pretrip briefing and possible ways for its improvement] (2026) O. A. Ivanova, O. A. Pytaleva, N. P. Bezsolitsin, I. A. Pytalev. Effektivnyi otvet na sovremennye vyzovy s uchetom vzaimodeistviya cheloveka i prirody, cheloveka i tekhnologii [Effective reaction to modern challenges of the interaction between human and nature, human and technologies] : materials of the XVII International Scientific and Technical Conference. Ekaterinburg : USFEU, 2026. P. 278–284. (In Russ).

Одним из основных мероприятий, обеспечивающих качество и безопасность коммерческих и пассажирских перевозок, является предрейсовый инструктаж водителей. Несмотря на то, что предрейсовый инструктаж является обязательным элементом профилактических мероприятий по организации безопасной эксплуатации транспортных средств, от качества его реализации зависит соблюдение правил дорожного движения (ПДД) и безопасность дорожного движения при снижении аварийности за счет заблаговременной подготовленности водителей к различным возможным ситуациям при выполнении маршрута.

Некачественно проведенный предрейсовый инструктаж, а тем более его отсутствие, по разным причинам может привести к серьезным последствиям в том числе к дорожно-транспортным происшествиям с частичной или полной утратой груза или его повреждению, а также травмированию или гибели водителя, пассажиров и других участников дорожного движения.

В нормативно-правовом плане предрейсовый инструктаж регламентируется Федеральным законом от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» [1] пунктами 2 и 3 статьи 20 и пунктом 1 Положения о Министерстве транспорта РФ, утвержденного постановлением Правительства РФ от 30.06.2004 г. № 395. Кроме того, утверждены правила обеспечения безопасности перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом Приказом № 145 от 30.04.2021 г. [2]. В пункте 7 данного приказа говорится об обеспечении проведения инструктажей по безопасности перевозок.

Согласно нормативной документации, перед отправлением в рейс с водителем проводят инструктаж с доведением до него информации о полной протяженности маршрута, включая расстояние от пункта отправления до конечного пункта назначения, а также всех промежуточных остановок.

Инструктирующий обязан предоставить водителю сведения о наличии участков дорог с повышенной аварийностью, включая места концентрации

дорожно-транспортных происшествий (ДТП), выявленные на основании статистических данных Госавтоинспекции МВД России и внутренних отчетов транспортной организации. Инструктаж повышает осведомленность водителя о текущих дорожных условиях, погоде, особенностях маршрута и потенциальных опасностях, снижая вероятность аварий.

В ходе инструктажа необходимо проводить подробный разбор маршрута. Учитывается текущая загруженность автомобильных трасс, возможные пробки, ограничения движения, временные запреты и объездные пути.

Водителя информируют о наличии на маршруте опасных участков, таких как железнодорожные переезды, паромные переправы, мосты и тоннели с ограничениями по габаритам, ремонтные работы, наличие заторов, населенные пункты, через которые проходит маршрут, особенности организации дорожного движения в черте городов и поселков, включая наличие светофоров, пешеходных переходов, остановок общественного транспорта, школьных зон.

Водитель должен быть ознакомлен с полным перечнем конечных и промежуточных пунктов маршрута, включая остановки для погрузки/выгрузки, посадки/высадки пассажиров, технических остановок и смены водителей (в случае работы экипажа).

До водителя доводят сведения о наличии и расположении автозаправочных станций, зон отдыха и других объектов инфраструктуры, где возможно безопасное временное прекращение движения.

При планировании мест приема пищи учитываются правила парковки транспортных средств, возможность совмещения обеденного перерыва с отдыхом, а также доступность санитарных и бытовых помещений.

Водитель обязан знать о расположении на маршруте пунктов медицинской помощи, станций технического обслуживания, постов Госавтоинспекции МВД России, автовокзалов и автостанций.

В случае, если маршрут проходит через зоны, где планируются или проводятся культурно-массовые, спортивные или общественно-политические мероприятия, водитель должен быть проинформирован о возможных ограничениях движения и альтернативных участках маршрута движения.

В современных условиях на практике предрейсовые инструктажи нередко выполняются формально и сводятся к быстрому ознакомлению водителей с заранее заготовленной стандартной информацией. Вопросы, которые включает в себя предрейсовый инструктаж, содержат общую информацию о предстоящем рейсе.

С целью обеспечения безопасности дорожного движения и выполнения перевозок водители зачастую вынуждены самостоятельно изучать маршрут и анализировать опасные участки дороги, пользуясь собственными средствами и устройствами или доступными источниками информации.

Одной из причин некачественного выполнения предрейсового инструктажа является отсутствие шаблонов, учитывающих опыт, квалификации

водителей и тип выполняемого задания. Сегодня применяется единый шаблон инструктажа, что не позволяет учесть ряд важных индивидуальных физиологических факторов водителя.

Кроме того, во многих инструктажах игнорируются индивидуальные характеристики маршрута, не акцентируется внимание на такие важные факторы, как правила дорожного движения на сложных участках, ограничение скорости в населенных пунктах, на переездах железных дорог, на пересечениях с другими дорогами и путепроводами, на кривых малых радиусов, в зонах действия дорожных знаков, ограничиваются общими рекомендациями. При этом теоретический материал преобладает над практической частью, необходимой для закрепления полученных знаний.

Несмотря на своевременное развитие нормативно-правовой базы в области коммерческих и пассажирских перевозок, вопросу совершенствования предрейсового инструктажа уделяется не достаточное внимание. При этом сегодня существует достаточное количество технических средств, информационного и программно-аппаратного обеспечения, позволяющее получать, обрабатывать и анализировать массивы данных по маршруту движения с целью определения максимально достоверной информации для составления подготовки водителя и сопровождения транспортного средства в рейсе.

Однако автотранспортные управления перевозчики не используют достаточно широко современные инструменты коммуникации и автоматизации, что снижает эффективность получения и передачи информации, предназначенной для водителей. Отсутствие единой формы инструктажа с учетом особенностей маршрута перевозок и опыта водителя не позволяет обеспечить требуемое качество предрейсового инструктажа. В связи с этим каждая транспортная организация разрабатывает свою программу проведения предрейсового инструктажа водителей перед отправлением в рейс, которое утверждает руководитель организации.

При этом сегодня существуют системы построения маршрутов, использующие поисково-картографические платформы и алгоритмы, в том числе Дейкстры и дорожные графы, что позволяет учитывать не только среднюю скорость на участках, но и реальное состояние каждого участка дороги. Однако отсутствие унифицированной формы представления информации о маршруте в необходимом объеме и качестве для предрейсового инструктажа не позволяет повысить безопасность эксплуатации транспортных средств на рейсе, обеспечить снижение аварийности и предотвращение ДТП, подготовить водителя к специфическим условиям маршрута.

Отдельно следует отметить, что на сегодняшний день на практике применение нормативного документа при предрейсовом инструктаже затруднено, так как в нем имеются неточности и недоработки: множественность типов опасных участков, не установлен исчерпывающий перечень опасных участков, не определен алгоритм действий водителя.

На основании анализа действующего законодательства и практики его применения можно выделить ключевые проблемы нормативной базы, регламентирующей проведение предрейсовых инструктажей водителей.

#### **Отсутствие четкого определения опасных участков**

Критерии не конкретизированы. Приказ Минтранса № 145 от 30.04.2021 [2] требует включать в предрейсовый инструктаж информацию о «наличии опасных участков и мест концентрации ДТП», однако точные критерии для определения того, что считать опасным участком, в документе не установлены.

Понятие «место концентрации ДТП» требует статистики. Согласно Федеральному закону № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», аварийно-опасным участком признается отрезок дороги протяженностью не более 1 км за городом или не более 200 м в населенном пункте, где в течение года произошло три и более ДТП одного типа или пять разнотипных аварий [1]. Однако для получения таких данных необходимо ждать накопления статистики за год, что не позволяет оперативно реагировать на опасные участки.

Множественность типов опасных участков: методические рекомендации по обеспечению безопасности движения выделяют как минимум 10 типов опасных участков дорог, включая участки с резким уменьшением скорости, несоответствием элементов дороги скоростям движения, скользким покрытием, длинными затяжными спусками, однообразным ландшафтом и другие. При этом единого подхода к классификации и оценке степени опасности не существует.

#### **Отсутствие исчерпывающего перечня опасных участков для каждого маршрута**

Нет централизованных баз данных. Каждая транспортная организация должна самостоятельно выявлять и документировать опасные участки на своих маршрутах, что приводит к различиям в подходах и качестве информации.

Субъективность оценки: при отсутствии формализованных критериев и единых баз данных определение опасных участков зависит от субъективного мнения специалиста по безопасности дорожного движения (БДД) или лица, проводящего инструктаж.

Проблема актуализации данных: дорожные условия постоянно меняются (ремонт, изменение организации движения, погодные условия), но механизм оперативного обновления информации об опасных участках в нормативах не прописан.

#### **Неопределенность алгоритма действий водителя**

Общие рекомендации вместо конкретных инструкций: нормативные документы требуют информировать водителя об опасных участках, но не содержат четких алгоритмов действий: какую скорость соблюдать, как маневрировать, на что обращать внимание.

Отсутствие стандартизации инструкций: каждая организация самостоятельно разрабатывает программу предрейсового инструктажа, утверждаемую

руководителем. Это приводит к значительной вариативности подходов – от формального зачитывания общих положений до детального разбора маршрута.

### **Проблемы квалификации и полномочий инструкторов**

Неясность ответственных лиц: существует путаница между требованиями охраны труда (Постановление Минтруда № 1/29) и требованиями безопасности перевозок (Приказ Минтранса № 145) [2]. Не всегда понятно, кто должен проводить предрейсовый инструктаж: специалист по охране труда, специалист по БДД, контролер технического состояния или механик.

Недостаточная квалификация инструкторов: лица, назначенные приказом руководителя для проведения инструктажей, не всегда обладают необходимыми знаниями о специфике конкретных маршрутов, особенностях перевозки различных категорий грузов и пассажиров.

### **Дублирование и противоречия в нормативах**

Совмещение инструктажей по охране труда и БДД: существует проблема дублирования: один и тот же инструктаж должен фиксироваться в разных журналах в соответствии с разными нормативами, что создает путаницу и дополнительную административную нагрузку.

Устаревшие ссылки в проверочных листах: проверочные листы государственных инспекторов труда содержат ссылки на утратившие силу межотраслевые правила, что создает правовую неопределенность при проверках.

### **Формализация процедуры**

Недостаточная детализация требований: общие формулировки нормативов («протяженность маршрута, дорожные условия, наличие опасных участков») не обеспечивают необходимой конкретики, что позволяет организациям проводить инструктажи формально, без реального погружения в специфику маршрута.

Отсутствие контроля качества: механизм проверки того, насколько полно и качественно проведен инструктаж, в нормативах не прописан. Контролируется лишь факт наличия отметки о проведении инструктажа в путевом листе.

### **Рекомендуемые направления совершенствования**

Для устранения выявленных недостатков необходимо:

- разработать единые критерии определения опасных участков дорог с количественными показателями;
- создать централизованные базы данных опасных участков с возможностью оперативного обновления;
- стандартизировать алгоритмы действий водителей для различных типов опасных участков;
- внедрить цифровые технологии (геоинформационные системы, навигационные сервисы) для автоматизации формирования инструктажей;
- конкретизировать квалификационные требования к лицам, проводящим предрейсовые инструктажи;

- разработать единую форму предрейсового инструктажа с обязательными разделами;
- устранить противоречия между различными нормативными актами в части проведения инструктажей.

С целью обеспечения безопасности дорожного движения, снижения аварийности и повышения подготовленности водителей к различным внештатным ситуациям при проведении предрейсового инструктажа необходимо конкретизировать возможные опасные участки, установить их перечень, определить действия водителя при проследовании через них. Кроме того, использование геоинформационной системы (ГИС) для анализа маршрута позволит разработать методику проведения предрейсового инструктажа на междугородних перевозках с использованием цифровых технологий.

Предложенные меры позволят повысить эффективность предрейсовых инструктажей и реально снизить аварийность на автомобильном транспорте.

#### *Список источников*

1. О безопасности дорожного движения : Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ // КонсультантПлюс : [сайт]. URL: <https://clck.ru/3QNjLj> (дата обращения: 14.10.2025).
2. Об утверждении Правил обеспечения безопасности перевозок автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом : Приказ Министерства транспорта РФ от 30.04.2021 № 145 // Гарант.ру : [сайт]. URL: <https://clck.ru/3QNjZV> (дата обращения: 14.10.2025).

#### *References*

1. On road traffic safety : Federal Law № 196-FL of December 10, 1995 // ConsultantPlus : [website]. URL: <https://clck.ru/3QNjLj> (date of accessed: 14.10.2025).
2. Approval of the Rules for Ensuring the Safety of Road Transport and Urban Surface Electric Transport: Decree of the government of the Russian Federation № 645 of April 30, 2021 // Garant.ru : [website]. URL <https://clck.ru/3QNjZV> (date of accessed: 14.10.2025).