

## Мобила или водила

### Инициатива по ограничению использования мобильного телефона за рулём

18 февраля 2022 года

*Ошибки замечать немногого стоит:  
дать нечто лучшее — вот что при-  
личествует достойному человеку.*

*Природа весьма проста;  
что этому противоречит,  
должно быть отвергнуто.*

*(М. В. Ломоносов)*

29 января 1886 года 41-летний немецкий инженер Карл Фридрих Михаэль Бенц в берлинском «Императорском органе записи актов состояния интеллектуальной собственности (ЗАСИС)» (нем. *Kaiserliches Patentamt* — Императорском патентном ведомстве) получил за номером 37435 «свидетельство о рождении» [первого автомобиля \(патент на первый автомобиль\) с бензиновым двигателем внутреннего сгорания \(ДВС\)](#), положив начало современному мировому автомобилестроению, автомобилизации человеческой цивилизации.

За 136 лет, прошедшие с этого исторического события, легковой автомобиль из небольшой трёхколёсной повозки массой 265 килограмм, с ДВС мощностью 0,75 лошадиных сил (при 400 оборотах в минуту), позволявшем развивать скорость до 16 километров в час, превратился в 4-х и даже 6-колёсного «монстра», [снаряжённой массой до 5896 кг \(Conquest Knight XV\), с ДВС мощностью до 1774 л. с. \(при 8800 об/мин\) и скоростью до 533 км/ч \(SSC Tuatara\)](#). Предоставив миллиардам животных из рода Люди (*Homo*) возможность обрести дополнительный или основной смысл жизни в виде достижения цели обретения его и обладания им, заботы о своей [«Ласточке»](#), «работы» ради покупки разнообразных товаров и услуг, обеспечивающих его эксплуатацию, «героического» решения проблем, при этом возникающих, продемонстрировать свой социально-экономический статус, классовую/кастовую принадлежность; вести гиподинамичный образ жизни, часами стоять в пробках, ездить в булочную в трёх шагах от дома, приобретая лишние килограммы и сопутствующие заболевания; выбрасывать в окружающую среду продукты сгорания топлива, смазочные материалы, стёртую резину шин, «украшать» Планету свалками отработанных шин и автомобильными «кладбищами», вызывая различные заболевания и эстетическое отвращение у многих, кто имеет дело с загрязнёнными и отравленными воздухом, водой, землёй; и, конечно же, калечиться и погибать самим и убивать других в разнообразных дорожно-транспортных происшествиях (ДТП), превращая своего «железного коня» в груды металла, пластика, стекла и резины.

К сожалению, многие *Homo* этой возможностью воспользовались, используют её в настоящем и будущем: количество автомобилей в мире на сегодня оценивается величиной 1,2–1,3 млрд штук, и прогнозируется его увеличение к 2050 году ещё на 1,2 млрд. Вопреки принадлежности к [sapiens'ам \(разумным\)](#), вопреки [перечисленным и множеству других существенных недостатков](#), в том числе крайне неэффективному использованию такого невозобновляемого источника энергии, как нефть, из которой в частности получают бензин — топливо для автомобиля. Действительно, на 1 литре бензина, теплотворная способность (удельная теплота сгорания) которого составляет около 8000 килокалорий на литр, система «человек+автомобиль» преодолевает, к примеру, расстояние в 15 км (при расходе в 6,67 л/км). Человек проходит это расстояние, затрачивая 800 ккал. То есть человек в 10 раз эффективнее системы «человек+автомобиль»: если бы организм его работал с эффективностью такой системы, нам бы пришлось всё время есть, сидя при этом на унитазах. Сжигая литр бензина, мы получаем количество энергии, равное суточной потребности 2–3 таких биологических организмов, как человек, занятых средним и тяжёлым физическим трудом. Более точный расчёт выглядит следующим образом: для удобства предположим, что масса человека равна 70 кг, а масса автомобиля — 930 кг, тогда полезная работа, по перемещению человека в пространстве, составит  $70/(70+930)=0,07=7\%$  от всей совершённой работы; умножаем полученную величину на коэффициент полезного действия (КПД) двигателя, преобразующего внутреннюю энергию топлива в работу, составляющий около 40 %, и получаем  $0,07 \times 0,4 = 0,028$ . То есть из всей энергии, извлечённой из топлива, в рассматриваемой системе только около 3 % затрачивается на полезное перемещение человека в пространстве. Естественно, чем меньше масса перемещаемого полезного груза и больше — перемещающего механизма, тем ниже эффективность: так что маленьким и худеньким водителям массивных внедорожников гордиться нечем (для *Conquest Knight XV* эффективность составляет смешные, вызывающе ничтожные 0,47 %).

По эффективности использования энергии автомобиль уступает даже лампе накаливания, формаль-

ный КПД которой — отношение мощности видимого излучения к полной мощности — составляет около 5 %. Фактический КПД может быть значительно выше: например в отопительный период выделяемое лампой тепло участвует в обогреве помещений и находящихся в них объектов, то есть является полезным расходом энергии. Эффективность авто-самолётов, авто-вертолётов, авто-амфибий ещё ниже, не говоря уже об авто-ракетах. Развитие частной авиации и частной космонавтики или их гибридов с автомобилизацией — ещё большее безумие, чем только автомобилизация. Ситуацию усугубляет тот факт, что в последние годы *Ното* в качестве топлива для бездушных кусков металла, пластика, стекла и резины стали использовать еду для биологических организмов, в том числе для самих себя, — начали в прямом смысле кормить свои моторизованные средства передвижения. В частности так: «Чтобы бесперебойно поставлять биотопливо такой авиакомпании, как Lufthansa, в течение года, придётся засадить рыжиком около 1,5 миллионов гектаров земли». (Считаю обязательным использование буквы «ё» в русском языке: надоели все эти «новорождённые», «осуждённые», «возбуждённые» (правильно соответственно «ново-рождённые», «осуждённые», «возбуждённые») и т. д.; пример влияния на смысл предложения пары точек над буквой «е».) И это при нерешённости проблем голода, продовольственных потерь и пищевых отходов: по данным ФАО (Продовольственной и сельскохозяйственной организации Объединённых Наций) и ЮНЕП (Программы ООН по окружающей среде), количество голодающих людей в мире в 2020 году составило от 720 до 811 млн (в среднем 768 млн, или 9,9 % численности популяции), производство продовольствия в 2018-м — около 5,3 млрд тонн, продовольственные потери в 2016-м составили 13,8 % произведённого продовольствия, а пищевые отходы в 2019-м — 931 млн тонн (17 %; «Примерный вес потерянных продуктов питания — это 23 миллиона до отказа загруженных 40-тонных грузовиков. При этом, если их поставить вплотную друг к другу, то они обернули бы Землю 7 раз.») (в 2011 году сумма продовольственных потерь и пищевых отходов оценивалась в 1,3 млрд тонн, или около 1/3 из 4 млрд тонн еды). Удивительно, как при том запредельном уровне интенсификации живодёрского сельского хозяйства, тех беспрецедентно чудовищных масштабах эксплуатации жизни, насилия над ней и её убийства, достигнутых в нём, люди не додумались использовать сельскохозяйственных животных для производства топлива. Например, такой известный вивисектор, как Илон Маск, вполне мог бы использовать жир свиней для заправки своих ракет. (Илон, если бы ты был чипирован, то демонстрировал бы работу *Neuralink* на себе, а не на Гертруде. Тем более что эксперименты над собой не требуют никаких разрешений — хоть антенну для связи с марсианами себе в задницу имплантируй.) (См. также <https://forum.zarulem.ws/?act=findpost&pid=4656913>.)

В 2019 году в мире было добыто 4,45 млрд тонн нефти, доля дорожного (безрельсового) транспорта в потреблении нефти составила 49,2 %, воздушного — 8,6 %, водного — 6,7 %, рельсового (железнодорожного) — 0,8 % (доля всего транспорта — 65,3 %). Воистину нефть является дармовым ресурсом, коль скоро мы позволяем себе использовать её столь неэффективно. А почти каждый российский автомобилист — миниолигарх, живущий на широкую ногу, мот и транжира, позволяющий себе из каждых 50 рублей за литр бензина выбрасывать на ветер 48–49, «заработанных» потреблением и преобразованием всё тех же дармовых природных ресурсов, преимущественным превращением их в мусорные товары и услуги — пустое барахло, не решающее никаких жизненно важных проблем, не обеспечивающее устойчивое, бесконфликтное, безвредное для окружающей среды и самих людей существование. Нефть, как и газ, как и уголь, — это не просто дармовой ресурс: в этом ископаемом топливе заключена энергия, консервировавшаяся Природой миллионы лет, что делает возможным использование её машинами и механизмами в количествах, многократно превышающих естественные энергетические возможности биосферы и потребности биологических организмов, — позволяет осуществлять автомобилизацию, как и механизацию, автоматизацию жизнедеятельности в целом, проживать в климатических условиях, не пригодных для простого биологического существования человека, и т. д.

Среднестатистический житель США потребляет энергии в 70 раз больше, чем нужно *Ното* как биологическому организму; среднестатистический житель Евросоюза — в 40 раз больше. Никакая энергетика в долгосрочной перспективе не сможет обеспечить постоянно растущую потребность людей, читай машин и механизмов, в энергии — ни традиционная, ни альтернативная/«зелёная», имеющая ограниченный потенциал экологичности: когда эра ископаемого топлива завершится, человечеству в рамках «зелёной» энергетики будет доступна только та энергия, которая генерируется на Земле в рамках естественных процессов и поступает на неё извне в реальном времени, без аккумуляирования/накопления и консервации; всё, что человек будет отдавать машинам и механизмам, окружающая среда, биологическая жизнь, в том числе сам человек, будут недополучать. Негативные последствия встраивания в цепочки энергетических превращений, связанных с Солнцем, ветром, очевидны: теоретически можно полностью остановить движение воздушных масс на Земле и/или закрыть её от Солнца огромной солнечной батареей, кардинально изменив климат и уничтожив жизнь. (См. также <https://forum.zarulem.ws/?act=findpost&pid=6151398>.)

Производство, утилизация, переработка автомобиля требуют существенных затрат полезных ископаемых и энергии; комфортная эксплуатация его практически невозможна без соответствующей инфраструктуры — дорог, мостов, тоннелей, парковок и пр. Добыча природных ресурсов, создание и поддержание инфраструктуры в надлежащем состоянии сопровождается серьёзным негативным влиянием на окружающую среду и колоссальными изменениями в ней ([одна только «война» со снегом чего стоит](#)). Дальнейшая автомобилизация, соответственно, приведёт к увеличению этих затрат, расширению инфраструктуры, и очередные миллиарды кубометров недр и миллионы гектаров территорий лишатся своего естественного содержания и содержимого, в том числе гор, лесов, полей и рек, получив взамен пустоту, шлам и прочие отходы, асфальт, бетон и т. д. Очевидно, что, каким бы ни был источник энергии, приводящей в движение автомобиль, полностью экологичным он никогда не будет, а большая её часть всегда будет затрачиваться на перемещение его самого, а не имеющего значительно меньшую массу водителя или пассажира, оставляя желать лучшего эффективности, превращая любую работу по её повышению в других сферах деятельности в лицемерие, проявление двойных стандартов, беспринципность, своего рода шизофрению.

Стремление продлить жизнь автомобилю путём создания гибридных автомобилей, электромобилей, водородных автомобилей, в лучшем случае решающего, да и то не полностью, лишь часть проблем его существования, приведёт к пустой трате колоссальных материальных, трудовых, временных ресурсов, которые можно было бы использовать для решения действительно важных проблем. Это стремление выгодно прежде всего самим автопроизводителям, желающим сохранить свои прибыли, поддержать власть капитала над людьми через навязывание очередных стандартов успешной и благополучной жизни, формирование зависимости от автомобиля — ограничения свободы жизни в целом в обмен на «свободу» передвижения в частности, патологической тяги ко всему «тарактящему, пердящему, жужжащему», вращающемуся, вибрирующему и совершающему возвратно-поступательные движения, как якобы прогрессивному. Современный автомобиль демонстрирует собой, несомненно, [высочайший уровень развития науки и техники](#), но каким бы высокотехнологичным он ни был, это не избавит его от объективного статуса символа человеческого безумия, превалирования тупого потребительства над разумом, ставшего результатом интеллектуальной деятельности узких специалистов-технофилов, не способных адекватно, объективно оценивать окружающий мир, одержимых целью моторизовать всё что можно, для которых не существует больше никаких проблем.

Одной из важнейших необходимых мер, позволяющих избежать энергетического кризиса и разрушительного влияния жизнедеятельности *Ното* на окружающую среду, является снижение потребления, отказ от производства не являющихся жизненно необходимыми товаров и услуг, в том числе деавтомобилизация. В противном случае столь масштабное низкоэффективное и грязное во всех смыслах использование природных ресурсов похоронит жизнь на Планете, поскольку в том числе противоречит основным принципам её существования и эволюции. Рано или поздно автомобилизация будет признана ошибкой развития человеческой цивилизации, некоторые её аспекты — преступлением, и, к счастью, [некоторые подвиги в этом направлении уже имеются](#).

Даже в осуществляемой автопроизводителями работе по повышению экологичности, эффективности, безопасности, комфортности автомобиля, частично конфликтующих между собой, усматриваются не столько беспокойство и бескорыстная забота о людях и окружающей среде, сколько задача по сохранению и повышению спроса на автомобили, расширению сбытовой аудитории за счёт тех, кто не желает мириться с негативными и преступными аспектами его существования и эксплуатации, имеет ограниченные возможности обладания, управления им. Как было показано, экологичность и эффективность автомобиля имеют ограниченный потенциал улучшения. Не лучшим образом обстоит дело и с его безопасностью, хотя создание абсолютно безопасного автомобиля теоретически возможно.

Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) на протяжении многих лет в своих [докладах о состоянии безопасности дорожного движения в мире](#) характеризует ситуацию с дорожно-транспортным травматизмом как глобальную проблему, серьёзный кризис в области здравоохранения и развития (далее приводятся основные факты по состоянию на 2016 год):

- Ежегодно в результате ДТП погибает около 1,35 млн человек (в 2000 году — около 1,15 млн), показатель смертности (количество смертей на 100 тысяч населения) составляет около 18,2 (незначительно снизившись, в том числе за счёт роста численности населения, с 18,8 в 2000 году). Ещё от 20 до 50 млн получают несмертельные травмы, которые во многих случаях приводят к инвалидности;
- Ущерб, который несёт большинство стран в результате ДТП, достигает 3 % от их валового внутреннего продукта;
- Более половины всех смертей в результате ДТП приходится на уязвимых участников дорожного

движения — пешеходов, велосипедистов (вместе 26 % от общего числа погибших) и мотоциклистов (28 %);

- Несмотря на то, что на страны с низким или средним уровнем дохода приходится приблизительно 60 % мирового парка автотранспортных средств (на их дальнейшую автомобилизацию алчные автопроизводители продолжают возлагать большие надежды), в них регистрируются 93 % всех ДТП со смертельным исходом. Средний показатель смертности в странах с низким доходом, 27,5, более чем втрое превышает таковой в странах с высоким доходом — 8,3;

- Дорожно-транспортный травматизм является ведущей причиной смертности среди детей и молодых людей в возрасте от 5 до 29 лет и занимает 8 место среди основных причин смертности людей всех возрастов (прогнозируется, что к 2030 году он выйдет на 5 место). Около трёх четвертей (73 %) всех ДТП со смертельным исходом приходится на молодых мужчин в возрасте до 25 лет, среди которых риск гибели в результате ДТП почти в три раза выше, чем среди молодых женщин.

ВОЗ выделяет следующие основные факторы риска возникновения ДТП и/или наступления их тяжких последствий — потери трудоспособности, инвалидности, смерти:

- Превышение скорости. Увеличение медианной скорости движения на 1 % приводит к возрастанию риска ДТП со смертельным исходом на 4 % и риска ДТП с серьёзными последствиями на 3 %. Быстро возрастает риск смертельного исхода для пешеходов в случае фронтального наезда транспортного средства — в 4,5 раза при увеличении скорости с 50 км/ч до 65 км/ч. Риск смертельного исхода для водителей и пассажиров транспортных средств при боковом столкновении на скорости 65 км/ч составляет 85 %;

- Управление транспортным средством под воздействием спиртосодержащих напитков и других психоактивных веществ. Риск ДТП возникает даже при низком уровне содержания алкоголя в крови (САК) водителя и существенно возрастает при уровне САК  $\geq 0,04$  грамм на децилитр. Риск ДТП среди лиц, находящихся под воздействием амфетаминов, приблизительно в 5 раз выше, чем среди лиц, которые их не употребляли;

- Неиспользование мотоциклетных шлемов, ремней безопасности и детских удерживающих систем. Правильное использование шлема позволяет снизить риск травматизма со смертельным исходом на 42 % и риск травм головы на 69 %. Использование ремней безопасности снижает риск смертельного исхода среди водителей и пассажиров на переднем ряду сидений на 45–50 % и риск смертельного исхода или серьёзного травматизма среди пассажиров на заднем ряду сидений на 25 %. Использование детских удерживающих систем снижает риск смертельного исхода на 60 %;

- Невнимательность при управлении транспортным средством;

- Небезопасная дорожная инфраструктура. В идеале дороги должны обустроиваться таким образом, чтобы обеспечить безопасность всех участников дорожного движения, в том числе пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов. Важное значение для уменьшения риска травматизма среди этих участников дорожного движения имеет сооружение таких объектов, как пешеходные и велосипедные дорожки, безопасные переходы и другие средства замедления дорожного движения;

- Небезопасные транспортные средства. Существующие правила ООН по безопасности транспортных средств в частности требуют от производителей соблюдения определённых норм в отношении безопасности при лобовых и боковых ударах, установки электронных систем контроля устойчивости (для предотвращения заноса), а также оснащения всех транспортных средств подушками и ремнями безопасности. Включение этих требований в национальные промышленно-производственные стандарты и неукоснительное следование им способствует предотвращению гибели людей;

- Ненадлежащее оказание помощи пострадавшим. Важное значение при оказании помощи пострадавшим в ДТП имеет фактор времени: задержка в несколько минут может стоить *Ното* жизни. Для улучшения ситуации с оказанием помощи пострадавшим в ДТП требуется обеспечение их своевременной догоспитальной помощью, а также повышение качества как догоспитальной, так и больничной помощи, например путём организации программ подготовки специалистов;

- Ненадлежащий контроль за соблюдением правил дорожного движения. Если отсутствует или воспринимается как отсутствующий контроль за соблюдением законодательных требований в отношении управления транспортными средствами в состоянии опьянения, применения ремней безопасности, соблюдения ограничений скорости движения, использования шлемов и детских удерживающих устройств, вероятно, что эти требования не повлияют на поведение участников дорожного движения — не будут строго и в полной мере соблюдаться, и ожидаемого уменьшения смертности и травматизма, связанных с определённым поведением участников дорожного поведения, не произойдёт. Эффективное правоприменение предполагает принятие и регулярное обновление законодательных актов на национальном, муниципальном и местном уровнях для устранения вышеупомянутых факторов риска, а также контроль за их соблюде-

нием. Оно также предполагает введение надлежащих санкций.

Известно множество отвлекающих внимание факторов, в результате которых водитель может потерять управление транспортным средством, например: разговор с пассажирами, курение и/или употребление пищи за рулём, прослушивание музыки, необходимость присматривать за детьми *Ното* и/или животными других видов. В 1983 году этих факторов стало больше: 21 сентября американская компания *Motorola Incorporated* получила от Федеральной комиссии по связи (FCC) сертификат на свой первый коммерческий портативный мобильный телефон — [DynaTAC 8000X](#), дающий право на его продажу на территории США. Спустя почти 100 лет после появления первого коммерчески доступного автомобиля Бенца началась революция в индустрии связи, изменившая жизнь людей по всему миру.

По состоянию на январь 2021 года число пользователей мобильных телефонов/смартфонов во всём мире [составило 5,22 млрд человек](#), а общее количество этих устройств связи на руках у людей, не менее 8,02 млрд шт., превысило численность их популяции — 7,83 млрд особей. Вне всякого сомнения, в число активных пользователей мобильных телефонов входит и подавляющее большинство владельцев автомобилей, а роль мобильного телефона как фактора риска возникновения ДТП за неполные 38 лет с момента его появления в продаже значительно возросла, что не может не беспокоить всех, кто неравнодушен к теме безопасности дорожного движения: исследования показывают, что использование мобильного телефона (разговор, обмен текстовыми сообщениями и т. д.) при управлении транспортным средством в 4 раза повышает риск возникновения ДТП, поскольку замедляет реакцию (в частности увеличивает время реакции нажатия на тормозную педаль и время реакции на дорожные сигнальные знаки), затрудняет соблюдение рядности дорожного движения и дистанции между транспортными средствами. Причём телефонные аппараты, допускающие возможность их использования без помощи рук, ненамного безопаснее, чем те, которые необходимо держать в руке. Примечательно, что даже первый коммерческий звонок по телефону *DynaTAC 8000X* был совершён неким бизнесменом Дэвидом Д. Мейланом 13 октября 1983 года из его автомобиля марки *Mercedes-Benz 380 SL*, символически связав автомобиль и мобильный телефон. Попыткой разорвать эту связь и является данная инициатива.

Государственной инспекцией безопасности дорожного движения (ГИБДД) МВД России в период с 2000 по 2020 год включительно было зарегистрировано 4022023 ДТП (в 2019 году — 164358), в которых 568403 человека были признаны погибшими и 4985121 — ранеными (в 2019-м — 16981 и 210877 соответственно). В 2019 году Всероссийский центр изучения общественного мнения (ВЦИОМ) провёл исследование, дающее некоторое представление о вкладе мобильного телефона в статистику ДТП в России: 62 % опрошенных водителей признались, что во время вождения отвлекаются на разговоры по телефону, 31 % — набор сообщений, 13 % — пользование социальными сетями. Мне не удалось найти на сайте ВЦИОМ информацию по этому исследованию — источником данных послужила статья [«Опасный фактор»](#) («Российская газета», 24.09.2020), интересная тем, что наряду с приведённой ранее критикой автомобиля и автомобилизации даёт достаточное представление о причинах нерешённости в частности проблемы использования мобильного телефона за рулём.

*«К сожалению, нет статистики, которая бы показала, сколько смертельных аварий происходит из-за того, что внимание водителя было не на дороге, а в телефоне. Установить этот факт практически невозможно. Разве что погибший водитель будет сжимать телефон в руке. Однако интернет пестрит видео, где автомобилисты погибают буквально в прямом эфире. Они в момент аварии не просто управляли автомобилем, но ещё и вели прямой репортаж в какую-нибудь соцсеть.»*

*«Как рассказал автоэксперт радио "Вести FM" Игорь Моржаретто, использование гаджетов за рулём распространено не только в России, но и во всём мире. И во всех странах пытаются что-то сделать с "болтунами" — с разным успехом. Первые запреты на использование телефонов за рулём появились в европейских странах ещё в 1999 году, когда они стали массовыми и появились первые данные об авариях из-за отвлѣкшихся на разговор водителейяж. Так, по данным американских исследований, использование телефона за рулём повышает риск аварии в четыре раза, отправка sms — в шесть раз. Некоторые страховые компании полагают, что телефоны являются причиной 15–20 % аварий на дорогах.»*

*Ещё в 2014 году, по статистике Национального совета безопасности США, в 27 % аварий мобильный телефон был указан как отвлекающий фактор. И, скорее всего, это заниженный процент, потому что многие предпочли такой фактор не указывать, так как за это в большинстве штатов предусмотрена ответственность.»* Уровень развития современной криминалистики вполне себе позволяет достаточно достоверно установить факт использования водителем мобильного телефона при ДТП: на основании данных биллинга телефона абонента (собираемых оператором сотовой связи и хранимых им в те-

чение 3 лет), анализа его активности в сети Интернет, профилирования (существует ограниченное число моделей взаимодействия человека с телефоном, наиболее вероятно определяющих тот или иной его результат), с помощью полиграфа, и пр. Было бы желание: уж за 38 лет или 22 года, при столь значительном вкладе мобильного телефона в возникновение ДТП, на фоне впечатляющего прогресса в автомобилестроении, индустрии связи, обеспечиваемого потреблением колоссального количества всевозможных ресурсов, можно было бы придумать что-то поэффективнее запретов.

*«Но вот беда. Пока никто в мире не придумал способов воздействия на любителей поболтать по телефону. Начальник ГУОБДД МВД РФ генерал-лейтенант полиции Михаил Черников рассказывал, что во время одной из сессий Международной министерской конференции по вопросам безопасности дорожного движения, которая прошла в феврале в Стокгольме, участники делились опытом по этой теме. Говорили больше трёх часов, но кроме того, что надо увеличивать штрафы для пользователей мобильных устройств и сделать наказание неотвратимым, новых предложений не было. Единственный способ победить эту проблему, сделать так, чтобы люди поняли, насколько это опасно.*

*Напомним, что раньше у нас большинство автомобилистов не пристегивалось. А теперь это редкий случай. Но добиться этого удалось не штрафами, а именно пропагандистскими мерами.»* Обычная ситуация: собралась группа лиц, чьё интеллектуальное, морально-нравственное, психоэмоциональное развитие добровольно-принудительно ограничено в том числе узкой специализацией, преимущественно материально мотивированных; посидели, поболтали, поохали-поахали и не пришли ни к чему, кроме традиционного для сферы их деятельности псевдорешения проблемы (недомеры) — денежного штрафа и неотвратимости наказания им, опираясь, очевидно, на роль капиталистических социально-экономических отношений в их собственной жизнедеятельности. (Немного неловко себя ощущаю, редактируя продукт учреждённого Правительством РФ «современного мультимедийного холдинга, круглосуточно поставляющего качественную информацию о значимых событиях федерального, регионального и международного масштаба», «лидера по объёму аудитории в сегменте общественно-политических и деловых газет».) Неотвратимым наказанием за нарушение правил поведения на дороге является само ДТП, но обычный человек слишком уверен в себе и в том, что оно никогда не наступит. Ситуация с использованием ремней безопасности тоже не столь радужно идеалистическая: если всё так замечательно, почему бы тогда просто не отменить штрафы, высылая нарушителям не уведомления о них, а увещевания и проповеди.

*«Сейчас в Москве рассматривается возможность применения фотовидеофиксации для выявления таких нарушений, как пользование телефоном водителем во время движения. В Госдуме от различных депутатов звучат предложения увеличить штраф за это нарушение с 1,5 тысяч рублей до 5 тысяч. Но, как утверждает Игорь Моржаретто, даже очень большие штрафы в других странах эту проблему не решают. Вряд ли решат и у нас. Только осознание водителями всей опасности таких действий поможет исправить ситуацию. Со школьной скамьи на уровне бессознательного рефлекса должно работать: переходишь дорогу — убери телефон. Сел за руль — телефон не трогаешь.»* По статистике ГИБДД, в 2019 году по статье 12.36.1 Кодекса об административных правонарушениях (КоАП) «Нарушение правил пользования телефоном водителем транспортного средства» в стране [было возбуждено более 84,8 тыс. дел \(годом ранее — 81,5 тыс.\)](#). Какая это часть от общего числа случаев использования телефона за рулём: одна десятая, одна сотая или, может, одна «столицотая» (1/100500)? Стоит ли играть с системами фотовидеофиксации, способными выявить лишь малую часть всех подобных нарушений, да и то только в моменты, когда автомобиль оказывается в зоне видимости дорожной камеры, при этом используя значительные вычислительные ресурсы? Ради того, чтобы в первую очередь собрать побольше денег с авто владельцев — а именно так воспринимаются подобные низкоэффективные меры многими из них, так же как и простое повышение штрафов.

В мире, где «всё покупается и продаётся», в интересах капитала и его власти над *Ното* совершаются самые тяжкие и масштабные преступления, такие как живодёрское сельское хозяйство, вытеснение биологической жизни машинами и механизмами, Интернет вещей, превращение Планеты в хранилище отходов, пренебрежение едой, милитаризм, голод, бедность, глупость (бедность и глупость особенно выгодны капиталистическому обществу, ведь кто-то же должен выполнять в частности чёрную и низкоквалифицированную работу «за копеечку», а в целом бесполезную и бессмысленную для жизни — большую часть всей работы, в том числе совершать перечисленные преступления), подобные экономические меры обеспечения необходимого поведения лишь вынуждают или стимулируют значительную часть людей искать пути их обхода, снижения их значимости, способы скрытого совершения правонарушений и ухода от ответственности за их совершение, вызывают желание компенсировать «причиняемый государством ущерб», в частности порождая коррупцию; оставляя возможность совершения правонарушения даже самыми законопослушными гражданами.

Неудивительно, что в условиях капитализма, несмотря на провозглашение ООН в 2010 году ([резолюция A/RES/64/255 от 2 марта](#)) Десятилетия действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2011–2020 годов, мир не смог достичь в частности цели устойчивого развития 3.б, обозначенной организацией в 2015 году ([резолюция A/RES/70/1 от 25 сентября](#)): к 2020 году вдвое сократить во всем мире число смертей и травм в результате дорожно-транспортных происшествий. Деятельность ради власти, денег, потребления, «высокого», «достойного» уровня жизни — в первую очередь, а решение порождённых ею глобальных или локальных проблем — насколько останется ресурсов и способностей деградировавшего общества. Посему большие сомнения вызывает достижение и Россией целей, обозначенных в [Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы](#): снижения общего коэффициента смертности (показателя социального риска) до 4 погибших на 100 тыс. человек к 2024 году, стремления к нулевой смертности к 2030 году. Особенно в свете недавнего оскорбления страны «единороссами», «назвавшими Россию страной умственно отсталых рукожопов, не способных измерять скорость автомобиля с точностью выше 20 км/ч», — [выступившими против снижения нештрафуемого порога скорости](#). Вопреки известным данным о критическом влиянии скорости автомобиля на последствия ДТП, а также признанию в Стратегии БДД «риском и угрозой в области безопасности дорожного движения», что удивительно, «приоритета экономических результатов хозяйственной деятельности перед принципом обеспечения сохранности жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении». ([Что же там такого сложного и необъятного](#) в социологии, экономике и подобным им наукам и лженаукам, что потребность в законотворчестве, да ещё осуществляемом спортсменами, артистами и представителями прочего шоу-бизнеса, является постоянной, сопровождает жизнь десятков поколений людей и всё никак не решает большинство проблем раз и навсегда?)

Между тем решение проблемы использования мобильного телефона в частности при управлении транспортным средством находится именно в сугубо технической сфере, а не в сфере лженауки экономики, [с её «законами» и «принципами»](#), прививающей *Ното* уродливые, эгоцентричные, материалистические ценности, формирующей абсурдные, глубоко невежественные, антропоцентричные, неадекватные представления об окружающем мире — не согласующиеся с объективными законами (в первую очередь физическими, химическими, биологическими) его существования, вызывающей порочное, патологическое поведение (например, некоторые «особо одарённые» считают, что уничтожение еды выгодно экономике). Решение очевидное и тривиальное и заключается в создании Системы управления предоставлением услуг связи в зависимости от скорости передвижения абонента. В самом простом виде Система должна выполнять одну-единственную функцию: в случае, если скорость абонента, рассчитанная по данным геолокации (определения географического местоположения его устройства связи), осуществляемой базовыми станциями сотовой связи или спутниковыми навигационными системами (ГЛОНАСС и/или GPS), превышает, например, 20 км/ч, предоставление ему услуг связи блокируется — запрещаются входящие и исходящие вызовы, короткие сообщения (СМС), входящий и исходящий Интернет-трафик. Скорость 20 км/ч взята из статьи 10.2 Правил дорожного движения (ПДД) Российской Федерации, определяющей её как разрешённую скорость движения транспортных средств в жилых зонах, велосипедных зонах и на дворовых территориях, то есть как условно безопасную.

Система обладает рядом существенных преимуществ перед псевдорешениями рассматриваемой проблемы:

- Все необходимые для её создания инфраструктура, техника, технологии уже имеются и много лет широко используются для решения задач геолокации и определения характеристик движения объектов наблюдения (например, операторы сотовой связи собирают данные о геолокации абонентов, хранят их в течение 3 лет, предоставляют в случае необходимости правоохранительным органам и используют для оказания соответствующих услуг абонентам), в том числе изначально создавались для этих целей (ГЛОНАСС и GPS), поэтому каких-либо материальных затрат на её создание не требуется, необходима лишь разработка несложного программного обеспечения;

- Имеет значительный потенциал развития и совершенствования. Повышение точности геолокации, а следовательно, определения скорости движения абонента, позволяет снизить скоростной порог блокировки предоставления услуг связи. Создание профилей движения позволяет по характеру изменения количественных его характеристик устанавливать, к какой категории участников дорожного движения относится абонент, какое транспортное средство использует, определяя дальнейшие действия: например, если скорость абонента была 60 км/ч, затем опустилась до 20, а потом — до 5, то предоставлять ему услуги связи всё равно не стоит, поскольку он находился и продолжает находиться в автомобиле. В общем случае категория участника дорожного движения не должна влиять на скоростное ограничение предоставления услуг связи: ни в жизни пешехода, ни пассажира, ни водителя не существует ситуаций, которые требовали бы

разговоров, отправки сообщений, пользования Интернетом обязательно в движении (на бегу, при езде на роликах, велосипеде, мотоцикле, автомобиле и пр.); если человек хочет комфортно осуществить сеанс связи, он должен остановиться, попросить водителя об остановке, дождаться полной остановки транспортного средства — не такие уж чрезмерные, трудновыполнимые требования, учитывая, что мало кто отказывается от полётов на самолётах, посещения библиотек, театров, медицинских и образовательных учреждений, плавания в водоёмах и т. п. из-за существующих естественных и искусственных ограничений на использование мобильного телефона. Единственным исключением являются вопросы жизни и смерти — естественно, возможность неограниченной связи с экстренными службами должна быть сохранена.

Учёт инфраструктурных характеристик места нахождения абонента также позволяет повысить гибкость Системы: пешеходу, находящемуся на проезжей части, переходящему дорогу, связь должна быть ограничена, а пассажирам, передвигающимся по железной дороге, монорельсу и т. п., — может быть сохранена. Вызывающего/вызываемого абонента можно информировать о состоянии движения с условно безопасной скоростью вызываемого/вызывающего, предлагая тем самым разделить между ними ответственность за ДТП, если оно произойдёт во время сеанса связи. Восстановление связи при снижении скорости ниже условно безопасного порога и выполнения иных условий необходимо осуществлять не сразу, а с временной задержкой, избавляя водителя от соблазна обеспечивать себе связь путём кратковременного снижения скорости. Причём величина задержки, как и иные параметры, может устанавливаться индивидуально, на основании данных профиля абонента, например, как участника дорожного движения, потребителя услуг связи: тем, кто злоупотребляет потреблением услуг связи, находясь в движении, позволяет себе агрессивное вождение, нарушает ПДД (самый очевидное — скоростной режим), задержка должна быть увеличена.

Способность Системы определять количественные и качественные характеристики движения открывает широкие возможности в целом для профилактики нарушений ПДД и привлечения к ответственности нарушителей. Например, имея в своём распоряжении данные о гражданах, не имеющих, в том числе лишённых, права управления транспортным средством, Система, сопоставляя характер движения соответствующих абонентов с профилями водителей, может устанавливать факты неправомерного управления этими гражданами транспортными средствами и передавать информацию ГИБДД для принятия мер по поимке нарушителей с поличным. Хотя такому взаимодействию может быть отказано в формальном правовом сопровождении («юрики», как и экономисты, ограниченные, недалёкие, слишком преувеличивают собственную значимость, ставя себя выше законов естественных наук; не сегодня завтра, наверное, бессмертными сделают всех прописав запрет умирать в Конституции), это всё же лучше, чем обращаться к помощи гадалок и ясновидящих.

- Всё оборудование, используемое для обеспечения мобильной связи между абонентами, находится под контролем операторов связи, поэтому подавляющее большинство абонентов не имеет никаких возможностей повлиять на работу Системы — обойти установленные ею ограничения, что бы они ни делали с собой и другими *Ното*, своими и не своими устройствами связи и транспортными средствами. В отличие, например, от так называемых «глушилок» связи, установку которых в автомобили рассматривают некоторые автомобильные концерны, работу которых рано или поздно можно будет подкорректировать в любом автосервисе. Поскольку круг лиц, имеющих возможность повлиять на работу Систему, ограничен лишь техническими работниками операторов связи и их начальствующими субъектами, существенно упрощается задача установления лиц, причастных к недопустимому вмешательству в её работу (например, включению абонента в «белый» список — список номеров, на которые ограничения Системы не распространяются), и привлечение их к ответственности (вплоть до уголовной, если таковое вмешательство повлекло за собой серьёзные последствия, например ДТП с жертвами).

- Работа Системы носит некоммерческий, бескорыстный характер, не ограничивает конституционных прав и свобод граждан, не препятствует удовлетворению ими фундаментальных потребностей, не наносит им экономический, физический, психический или иной ущерб, и т. д., а лишь обеспечивает правильное их поведение в процессе участия в дорожном движении: всё, что имелось в их распоряжении до начала работы Системы, остаётся доступным и после, но с одним исключением — услуги мобильной связи предоставляются гражданам, только если их передвижение в качестве пешеходов, пассажиров или водителей безопасно для них самих и окружающих настолько, насколько это возможно. Создание такой системы, обеспечение её работы не требуют законодательного оформления и могут осуществляться на добровольной основе. Перечисленные качества избавляют организации и лиц, ответственных за создание Системы и обеспечение её работы, от необоснованных и несправедливых критики, обвинений в попытках залезть в карман, затягивании гаек, не дают повода для конфликта, протестного поведения, и т. п. Потому что такова физическая реальность, Доплера эффект усилился (кстати, можно сделать телефон сверхчувствительным

к движению, значительно сузив полосу пропускания приёмника радиоволн), Шрёдингер залез в сейф вместо кошки, чёрные дыры, тёмная материя, бозоны Хигса (которыми на самом деле является сам Большой адронный коллайдер) мешают, волны гравитационные...

Конечно, в алгоритм работы Системы может быть включён экономический стимул, например в виде повышения тарифов во время дорожного движения условно безопасного характера, но весьма вероятно, что в этом не будет никакой необходимости. (Кстати, вместо возни с фотовидеофиксацией фактов использования телефона водителем во время движения, пустого модного баловства с «всесильными» нейросетями проще и надёжнее было бы оснастить камеры/радары узконаправленными детекторами или приёмниками электромагнитного излучения с частотами сотовой связи, определяющими наличие в проезжающем автомобиле и находящегося в активном режиме устройства связи: не имеет значения, кому оно принадлежит и кто им пользуется, поскольку водитель несёт ответственность за пассажиров, как, например, в случае использования ремней безопасности (статья 2.1.2 ПДД), и, если не хочет быть оштрафованным, должен позаботиться о «тишине» в салоне — вот где «глушилки» действительно быгодились). Вне всякого сомнения, введение в действие предлагаемой системы окажет заметное положительное влияние на культуру (или бескультурье) потребления услуг мобильной связи, сделав взаимодействие людей с их устройствами связи более ответственным, осознанным, спокойным, менее патологическим; приведёт к существенному снижению количества ДТП, тяжести их последствий для здоровья и жизни участников дорожного движения, уровня причинённого транспортным средствам ущерба, материальных потерь, практически полностью исключив из числа отвлекающих внимание факторов риска ДТП использование мобильного телефона в качестве устройства связи. Исключить использование телефона во время движения в ином качестве вряд ли возможно, как невозможно запретить человеку получать аудиовизуальную информацию просто из окружающей среды.

Я не вижу ни одной веской, уважительной причины, которая препятствовала бы незамедлительному созданию, вводу в эксплуатацию Системы, последующему её развитию и совершенствованию совместными усилиями операторов сотовой связи и спутниковых навигационных систем, особенно в свете распространения в стране сервисов проката электросамокатов, наглядно демонстрирующих возможности геолокации. Нелишним, а в некоторых аспектах — неизбежным, будет участие в этих процессах и государства, особенно если с доброй волей у операторов возникнут проблемы (интересно, во сколько минут разговоров, СМС, гигабайт Интернет-трафика оценивают свои жизни «менеджеры», акционеры, инвесторы операторов). Надеюсь, никто из «особо одарённых», ограниченных, недалёких не помешает реализации предлагаемой инициативы.

Внесём свой вклад в достижение Россией целей, обозначенных в Стратегии БДД на 2018–2024 годы. Поможем ООН, провозгласившей в 2020 году ([резолуция A/RES/74/299 от 31 августа](#)) Десятилетие действий по обеспечению безопасности дорожного движения 2021–2030 годов, выполнить амбициозную задачу по сокращению вдвое к 2030 году числа погибших и травмированных в результате ДТП. Сделаем дороги нашей страны и всего мира безопаснее. Ваша жизнь стоит того, чтобы ради её спасения на какое-то время замолчали все мобилы мира, кроме используемых в её спасении? Моя, думаю, стоит.

Учись, Димон!

P. S.

Обязательно поддержите [инициативу «Время Солнца — возвращение человеку истинного солнечного времени» \(№ 21Ф78931 на сайте РОИ, и на «Change.org» — \[https://www.change.org/vremya\\\_solnca\]\(https://www.change.org/vremya\_solnca\)\)](#), воплощение которой в жизнь также окажет заметное положительное влияние на безопасность дорожного движения и не только.

Поскольку автор инициативы является противником капиталистического института интеллектуальной собственности (уродливого инструмента перераспределения результатов коллективного труда в пользу относительно небольшой группы лиц, часто не являющихся непосредственными создателями объектов интеллектуальной собственности, не самых достойных представителей общества), желающие поддержать его в общественной деятельности, выразить благодарность могут воспользоваться [Сервисом перевода социальной сети «ВКонтакте»](#). В комментарии к переводу укажите «ИМВ» (без кавычек) — Инициатива «Мобила или Водила». Ну и Нобелевская премия не будет лишней. ☺(◡‿◡)☺

«Go Vegan!» («Будь веганом!» «Стань веганом!») Веганство — одна из высших ступеней всестороннего развития человека, освобождающая от участия в умышленных эксплуатации, насилии и убийстве представителей царства животных, включая самих *Ното*.