

Госавтоинспекция России – 20 лет спустя

И. Самойлов

Продолжаем публикацию материалов, посвящённых 20-летию образования ГАИ – ГИБДД России.

Сегодня общество, наконец-то, осознало, что повышение безопасности дорожного движения – дело государственной важности, что людские потери здесь уже превысили все мыслимые пределы и грозят перерасти в существенный вклад в не без того сложную демографическую ситуацию.

Проводятся бесконечные совещания и конференции, в том числе и международные по повышению безопасности дорожного движения, ужесточается ответственность за нарушение ПДД, активно внедряются новейшие технологии в организацию дорожного движения и контроль за транспортными потоками, в техническое перевооружение вкладываются немалые средства.

В печатных и электронных СМИ ежедневно публикуются репортажи о происшествиях на дорогах России, проблемные материалы о мерах по снижению аварийности, дискуссии специалистов и т.д.

И обеспокоенность общественности стала давать свои плоды. По последним данным, количество погибших на дорогах страны снизилось на 10%. Это, конечно, внушает оптимизм при условии, что не выльется в очередную, как у нас уже не раз бывало, кампанию.

Работники ГАИ 90-х годов могли только мечтать о таком внимании к их работе и той господдержке, которая сегодня оказывается их коллегам.

У властей в то время были другие приоритеты: парад суверенитетов на всём пространстве России, правовые межнациональные разборки... Словом, не до проблем организации дорожного движения, разбирайтесь, мол, сами как-нибудь. А тут на сотрудников ГАИ свалилась ещё одна совершенно неожиданная проблема...

– Мало, кто знает, – вспоминает Владимир Александрович Фёдоров, – но где-то год-полтора нашим сотрудникам пришлось заниматься ещё и охраной вновь возникших границ РФ. Ведь не было ни пограничных, ни таможенных постов, в особенности на Прибалтийском направлении, и наши посты были выдвинуты на границу, где исполняли роль и таможенников, и пограничников. Эти несвойственные нам функции вменялись приказом МВД РФ от 4 августа 1992 г. № 278 «О мерах по выполнению Указа

Президента Российской Федерации от 18 июля 1992 г. за № 788 «О неотложных мерах по организации таможенного контроля в Российской Федерации». Наши сотрудники с этим непростым заданием справились успешно. Режим въезда и выезда соблюдался чётко.

Конечно, мы столкнулись с большими трудностями. Во вновь образованных на развалинах Союза независимых государствах стали спешно принимать собственные законодательные акты. Так, прибалты сразу



же перешли на свои номерные знаки и запретили въезд к ним автомобилей с номерными знаками, не дублированными на латинице. Пришлось перестраиваться на ходу и вводить не только новые ГОСТы на номерные знаки, но изменить порядок и организацию производства этих номеров. Дело в том, что в СССР регистрационные знаки для автомобилей изготавливались исключительно в исправительно-трудовых учреждениях. С развалом Союза эта работа прекратилась. Но мало-помалу удалось решить и эту проблему.

Новые задачи потребовали и новых решений. 25 октября 1993 г. приказом МВД РФ № 470 был создан при главке Батальон особого назначения (БОН). Новое подразделение сформировано, как сказано в приказе, «в целях создания резерва для обеспечения порядка и общественной безопасности в сфере дорожного движения при проведении межрегиональных операций и крупных общественно-политических мероприятий». Командиром вновь созданного подразделения был назначен Николай Сергеевич Кутузов, долгое время возглавлявший ОВД подмосковного г. Воскресенска. Николай Сергеевич, к сожалению, ушёл из жизни в 2004 г. Батальон особого назначения успешно справлялся с поставленными задачами. Он постоянно задействовался для отработки регионов со сложной оперативной

обстановкой, проведения специальных и профилактических операций. В 2005 г. БОН вошёл в состав Центра оперативного реагирования и спецмероприятий в области обеспечения безопасности дорожного движения МВД России.

Личный состав батальона участвовал во многих сложных операциях в разных регионах страны, в особенности, на Северном Кавказе.

Вообще, надо сказать, что несвойственные автоинспекторам функции пришлось выполнять и здесь. И не только спецбатальону. Достаточно сказать, что во второй половине девяностых годов мои заместители Александр Юрьевич Якимов и Станислав Иванович Белцкин выполняли обязанности заместителей представителя Президента на Северном Кавказе. Так, например, Станиславу Ивановичу в мае 1999 г. было присвоено звание генерала, а уже 15 июня он был направлен в командировку во Владикавказ на должность, как было сказано в приказе, «первого заместителя представителя Президента по урегулированию осетино-ингушского конфлик-

та». Когда он туда прибыл, то оказалось, что прежний представитель уже ушёл со своего поста, а нового ещё не назначили. И ему пришлось около полутора месяцев фактически исполнять обязанности представителя президента РФ. Работа, как вы понимаете, весьма далёкая от организации дорожного движения.

Более полугода проработал в этом качестве на Северном Кавказе и Александр Юрьевич Якимов. Помимо организационных трудностей, наши сотрудники сталкивались с прямой угрозой своей жизни и здоровью. Этот регион и сегодня далеко не спокоен, а в то время и вовсе был, как кипящий котёл. За эту опасную работу многие сотрудники главка были награждены боевыми правительственными наградами.

Здесь прерву интересный рассказ сенатора и сообщу, о чём Владимир Александрович «забыл» рассказать: он сам более двадцати раз выезжал на Северный Кавказ и, по свидетельству тех же замов, серьёзно помогал в организации этой работы.

— Владимир Александрович, вернёмся всё-таки к специфическим проблемам вашей службы 90-х годов.

— Одним из острейших в то время стал вопрос о регистрационных знаках. Дело в том, что в начале 90-х начался бурный процесс изменения административного статуса национально-территориальных образований, входящих в Российскую Федерацию. От краёв отделялись и становились самостоятельными субъектами РФ бывшие автономные области и округа. Лишившись централизованного закрепления буквенных серий в номерных знаках за регионами СССР, бывшие союзные республики, а теперь суверенные страны, стали вводить новые буквенные серии, не задумываясь о возможности их повтора в других государствах. И, наконец, в условиях «прозрачных» границ между бывшими союзными республиками назрела необходимость выделения российских автомобилей из общего транспортного потока. В эти годы сотрудниками Научно-исследовательского центра ГАИ МВД



России совместно со специалистами Госстандарта был разработан новый ГОСТ «Знаки государственные транспортных средств. Типы и основные размеры. Технические требования». Его ввели уже с 1 января 1994 г. В нём был применён оригинальный принцип построения регистрационного знака. Если раньше каждой административно-территориальной единице СССР присваивалось буквенное обозначение, то теперь каждый субъект Российской Федерации получал свой цифровой код, который соответствовал порядку перечисления данного региона в Конституции РФ. Впоследствии этот код был перенесён на водительские и регистрационные документы, а также на справки-счета, которые выдавались торговыми организациями покупателям автомобилей. Это нововведение позволило быстро выявлять фальшивые документы, определять регион их выдачи и, в конечном итоге, затрудняло сбыт угнанных машин.

Стандарт на государственные регистрационные знаки имел ещё ряд новшеств. Так, впервые были определены знаки для транспортных средств войсковых частей и соединений, юридических лиц и граждан иностранных государств, лиц без гражданства, а также знаки «Транзит». Исчезли различия между знаками транспортных средств разных форм собственности. В целях беспрепятственного выезда граждан России за рубеж в новых знаках стали использовать только 13 букв кириллицы, совпадающих по написанию с буквами латинского алфавита. Надо сказать, что эти российские номера до сих пор признаются как одни из лучших в Европейском сообществе.

— **Владимир Александрович, а какие меры принимались в те лихие времена по наведению порядка на дорогах?**

— Я могу вам сейчас перечислить целый ряд мероприятий и документов, свидетельствующих о серьёзных мерах борьбы за повышение безопасности дорожного движения, но ограничусь приведением только не-

скольких цифр. Так, только в 1997 г., например, сотрудниками ГАИ были выявлены и пресечены более 50 млн. нарушений нормативов и стандартов в сфере дорожного движения. В том же году количество водителей, привлечённых к ответственности за нарушения правил дорожного движения, возросло по сравнению с 1992 г. более чем в 2 раза. За счёт применения мер административного воздействия было достигнуто значительное снижение основных показателей аварийности. Так, по сравнению с 1991 г. количество погибших в ДТП снизилось на 10 тыс., раненых — на 36 тыс. человек! Однако, уже в следующем 1998 г. был зарегистрирован прирост по всем трём основным показателям аварийности. К сожалению, эта тенденция с небольшими вариациями сохранилась и в последующие годы.

— **В чём причина, на ваш взгляд, этого явления?**

— Если говорить об объективных причинах, — это значительный, я бы сказал, «взрывной» рост автопарка страны. Причём, в основном, за счёт подержанных иномарок, что сказало негативно на безопасности дорожного движения. Явная неготовность улично-дорожной сети к такому росту транспортных потоков. Ну и, конечно, развал государственной системы подготовки и обучения водительских кадров.

И ещё один момент. Как только ужесточались меры по контролю за безопасностью на дорогах, увеличивалось количество применяемых санкций, сразу же увеличивалось и количество жалоб на действия сотрудников автоинспекции, а вслед за этим — и количество негативных публикаций в средствах массовой информации.

Чтобы снять эту напряжённость, в августе 1997 г. коллегия МВД России рассмотрела вопрос о перспективах деятельности ГАИ. Разработанная главком «Концепция развития и совершенствования деятельности Государственной инспекции Министерства внутренних дел Российской Федерации на период 1998–

2005 гг.» широко обсуждалась общественностью в СМИ. Поступило около тысячи предложений. Концепция, скорректированная с учётом результатов обсуждения, была утверждена приказом Министра от 30 марта 1998 г. № 194. А 1 июня 1998 г. Министром внутренних дел РФ подписан приказ № 329 «О реформировании деятельности Госавтоинспекции МВД России», в котором предписывалось считать главной задачей ГАИ защиту законных прав и интересов участников дорожного движения. В нём приведён исчерпывающий перечень оснований для остановки транспортных средств, ограничен перечень условий, при которых сотрудник милиции может проводить проверку технического состояния автомобиля, и определена необходимость ежеквартального мониторинга общественного мнения. Установлено, что контроль за соблюдением водителями ПДД в системе органов внутренних дел является исключительной компетенцией сотрудников ГАИ и участковых инспекторов милиции.

Анализ результатов работы и перспектив развития службы в процессе реформирования показал необходимость разработки нового положения об автоинспекции. Оно было принято в 1998 г. Государственная автомобильная инспекция была переименована в Государственную инспекцию безопасности дорожного движения (ГИБДД). Изменилось не только название главка, но и значительно повысился правовой статус службы. Большую роль сыграл в этом деле тогдашний Министр внутренних дел Сергей Вадимович Степашин, за что мы все ему крайне признательны. Особенно важно, что Положение о ГИБДД впервые в истории службы было утверждено Указом Президента РФ от 15 июня 1998 г. На сегодня — это единственная служба в МВД, круг обязанностей которой утвердил Президент России. В соответствии с положением служба получила статус специального органа, осуществляющего контрольные, надзорные и

разрешительные функции в обеспечении безопасности дорожного движения. Это уже давало право на самостоятельное направление различного рода документов в адрес руководителей министерств и ведомств и других федеральных ведомств, что здорово подняло престиж инспекции, в особенности на местах.

— Владимир Александрович, не знаю, может я не прав, тогда поправьте, но не кажется ли вам: сегодня за инспекцией закреплено слишком много функций, что мешает эффективно работать над повышением безопасности дорожного движения?

— Категорически не соглашусь с вашим упреком в части неэффективности работы службы в борьбе за безопасность дорожного движения. Снижение смертности на дорогах страны в истекшем году более чем на 10% говорит об обратном. Что касается несвойственных для инспекции функций, возложенных на неё сегодня, то тут вы совершенно правы. Вот, например, в МВД РФ создан Департамент обеспечения безопасности дорожного движения. Он должен, по решению правительства, обеспечивать обустройством знаками, переходами и так далее всю улично-дорожную сеть в стране. В

Федеральной программе по БДД так прямо и записано: установить 96 тыс. дорожных знаков, построить 1100 подземных и надземных переходов — ответственность возложена на МВД. Ну, это просто анекдот! Не может одно ведомство, даже такое мощное, обеспечивать выполнение этой работы. Это — дело коллективное. В нём должны участвовать Минтранс, Госавтодорнадзор, администрации субъектов Федерации, другие ведомства. Кстати, транспортное министерство вообще в последние годы самоустранилось от решения проблем автотранспортников.

— Как вы смотрите на недавно возникшие предложения о передаче функций техосмотра автомобилей из ГИБДД в иные структуры?

— Прежде чем решать этот вопрос, нужно определиться, что это будут за структуры. Если это государственная служба, то такие структуры должны вновь создаваться и финансироваться государством. Понятно, что сегодня это госказне не под силу. А отдавать дело техосмотра в частные руки — себе дороже. В Литве пошли по этому пути, о чём скоро горько пожалели. Я в июле был там на сессии ОБСЕ, и меня подробно ознакомили с положением дел. Там вновь соз-

даётся организация, которая будет заниматься техосмотром, регистрацией и приёмом экзаменов на право вождения транспортного средства. Правда, организация гражданская, но под эгидой МВД Литвы. Так что я бы не торопился с передачей этих функций: в автоинспекции худо-бедно есть структура и отлаженная годами система работы.

Другое дело, что освободить от несвойственных функций, совершенствовать и развивать службу Госавтоинспекции, конечно же, необходимо. И здесь не зазорно перенимать опыт наших соседей. Вот я сам ездил на своей машине в Калининград через Белоруссию и скажу вам, что впечатление от работы автоинспекции самое благоприятное. Здесь полностью ликвидированы стационарные посты, зато подвижные патрули можно встретить на всех дорогах. Они занимаются не только контролем, но и организацией движения, регулируют транспортные потоки, помогают автомобилистам разобраться в сложной дорожной обстановке.

— Давно пора перенять этот опыт у белорусов...

— Ну, чей это опыт, как посмотреть: мы ещё в 1998 г. сократили количество стационарных постов ГАИ на 40 единиц. К сожалению, по ряду причин эта работа была приостановлена, а потом и вовсе свёрнута. Думаю, что сейчас самое время вернуться к этому вопросу.

Тем не менее считаю, что Госавтоинспекция России, как и 20 лет назад, несмотря на все трудности и проблемы успешно справляется с поставленными задачами.

Пользуясь случаем, хочу через ваш журнал поздравить всех своих коллег со знаменательной датой и пожелать им успехов и всего наилучшего.

— И вас, Владимир Александрович со славным юбилеем. Спасибо.

— Спасибо вам и вашему журналу за чёткую, принципиальную и последовательную позицию в области повышения безопасности дорожного движения.

