

Госавтоинспекция России

Двадцать лет спустя...

Любой юбилей – дело ответственное, торжественное и хлопотное. Необходимо подготовить торжество, найти нужные слова в честь юбиляра, не забыв перечислить все его многочисленные заслуги.

Подготовка к юбилею организации – ответственна вдвойне. И здесь важно не впасть в неконтролируемый восторг по поводу заслуг и побед этой организации, позабыв о трудностях, промахах и нерешенных проблемах на пройденном пути. Тем более, когда речь идёт о такой заметной организации, как Госавтоинспекция России. В январе 2010 года она отмечает своё 20-летие.

Две трети этого срока, с 1990 по 2003 гг., возглавлял Госинспекцию РФ Владимир Александрович Фёдоров – генерал-лейтенант милиции, кандидат технических наук, ныне член Совета Федерации РФ, сенатор от Республики Карелия. Кому, как не ему, рассказать о трудном и тернистом пути становления службы в нелёгкие, сумбурные годы перестройки, развала Союза и насильственном внедрении в России «дикого капитализма».

Тем более, что за эти годы мне приходилось не раз встречаться с Владимиром Александровичем по своим журналистским делам: бывал у него ещё на ул. Герцена, 8, затем на ул. Мясницкая, д.3. Приходилось встречаться с сенатором и в его родном Петрозаводске, и многократно – в его кабинете на ул. Большая Дмитровка, 26, двери которого всегда широко распахнуты (не только в фигуральном, но и в прямом смысле слова).

Человек открытый и прямой Владимир Александрович никогда на моей памяти не уходил от острых неудобных вопросов, откровенно высказывался по любым самым болезненным проблемам службы. Отдав работе в ГАИ более 30 лет, он и сегодня живёт её заботами, трудностями и проблемами.

На встречу с В. Фёдоровым пришёл несколько раньше назначенного времени, пришлось ожидать в приёмной. Из-за настежь распахнутой двери кабинета слышен неспешный

разговор. Подслушивать, конечно, неприлично, но волей-неволей улавливаю, что речь идёт как раз о проблемах Госавтоинспекции. В ровно назначенный для меня час в проёме двери показывается человек, в котором я не сразу узнаю нынешнего начальника ДОБДД МВД России – генерал-лейтенанта милиции Виктора Кириянова. Сегодня Виктор Николаевич в гражданском костюме, а все мы привыкли видеть его на экранах телевизора в генеральском мундире.

– Виктор Николаевич зашёл обсудить кое-какие проблемы, – сказал Владимир Александрович, приглашая в кабинет, – а их накопилось немало.

– Давайте, Владимир Александрович, всё-таки начнём с истории создания службы, ведь вы стояли у самых её истоков?

– Это не совсем точно. Указом Президиума Верховного Совета РСФСР от 6 октября 1989 г. было создано Министерство внутренних дел России. Вот с этого момента, собственно, и началось формирование всех служб нового республиканского ведомства, в том числе и ГАИ. Но практическая деятельность Госавтоинспекции началась в январе 1990 г. с назначения начальником Управления ГАИ МВД РСФСР Энгельса Михайловича Ваулина. А я был назначен его заместителем в апреле этого же года.

Из воспоминаний Э.М. Ваулина
«В самом конце 1989 г. в ГУ ГАИ Союза было немногим более 100



В. Фёдоров

человек, я получил мандат на формирование нового управления и разрешение забрать из Главка Союза половину сотрудников.

Пришлось проявить большое терпение и настойчивость, чтобы добиться от руководства ГАИ Союза отпустить в ГАИ России В.А. Фёдорова. В апреле 1990 г. он был назначен на должность моего заместителя». («Золотая книга Госавтоинспекции», том I, стр. 159).

– Вот и расскажите о том времени.

– Время, что и говорить, было очень непростое. СССР доживал последние дни, но государственно-бюрократическая система продолжала по инерции функционировать. Простой пример: столичное ГАИ подчинялось не республиканскому руководству, а напрямую ГАИ СССР, т.е. наши полномочия в России распространялись только за пределами МКАД. И таких чудес было множество. Но система уже стала давать сбои. Помню последнее союзное совещание по безопасности дорожного движения в Перми: от Грузии приехал старший лейтенант, от других союзных республик тоже далеко не первые лица местных служб автоинспекции. Словом стало ясно, что необходимо действовать решительно и опера-

тивно, чтобы сохранить целостность и управляемость службы, без оглядки на союзное руководство. Именно в этом направлении и начал действовать первый начальник Госавтоинспекции России и Энгельс Михайлович Ваулин. А работать в тех условиях было очень непросто. В стране была весьма сложная внутриполитическая и экономическая обстановка. Законодательная база, по существу, устарела и не соответствовала новым правовым отношениям, возникшим в результате перестройки экономики. Россия провозгласила принцип: на её территории законы СССР действуют лишь в той части, в какой они не противоречат законам России.

Время не позволяло ждать, когда появятся новые фундаментальные законодательные акты. Поэтому, по инициативе Управления ГАИ, Министерство внутренних дел РСФСР издало ряд указаний, существенно обновивших практику деятельности Госавтоинспекции. Они касались в том

числе порядка приёма экзаменов, регистрации транспортных средств, упразднения временных водительских удостоверений, снятия ограничений на работу по найму и других вопросов, требующих незамедлительных решений.

— Владимир Александрович, как в условиях всеобщего хаоса и развала удалось не только сохранить службу, но и вырабатывать новые документы, регламентирующие её деятельность?

— Видите ли, у нас была команда. И это не просто красивые слова. Энгельсу Михайловичу удалось перетянуть в республиканское ведомство из союзного главка своих единомышленников, соратников, лучших профессионалов. И уже в течение первого года работы стало ясно, что эта команда в профессиональном плане стала объективно сильнее союзного ведомства.

Из воспоминаний Э.М. Ваулина:

«К тому времени среди коллег по службе в ГАИ СССР у меня было довольно много единомышленников. Совпадение взглядов и интересов создавало позитивные предпосылки для успешной работы. Естественно, в первую очередь стремился «увести» именно этих людей. Надо сказать, что мне это удалось. На штатный состав Управления ГАИ МВД России было выделено 56 человек. Это была немногочисленная, но очень сильная команда». («Золотая книга Госавтоинспекции», том I, стр. 159).

— А почему народ пошёл за Ваулиным?

— Пошли за лидером, за профессионалом. Пошли за человеком, которому верили и взгляды которого разделяли. Именно поэтому и удалось сохранить целостность службы, её эффективность. За плечами Энгельса Михайловича к тому времени был богатейший опыт организационной работы. Только заместителем начальника ГАИ СССР он проработал полтора десятка лет. Из них, заметьте, 8 лет — под началом Валерия Витальевича Лукьянова — личности

легендарной. Фронтовик, прошедший Великую Отечественную от её первых дней до Победы, он возглавлял ГАИ СССР с 1967 по 1983 гг. Собственно, службу в том виде, в каком мы её сегодня видим, создал именно Валерий Витальевич, ныне, к сожалению, уже покойный.

Вот его-то замом и был Энгельс Михайлович с 1975 по 1983 гг. А это уже само по себе о многом говорит. Это, если хотите, целая школа. Школа Лукьянова. Так что у Энгельса Михайловича к тому времени за плечами был большой опыт организационной работы.

Он сразу же поставил перед нами вопрос: с чего начинать? Решено было организовать, как он сам выразился, «мозговую атаку». Собрали в Подмосковье наиболее способных начальников областных и краевых ГАИ. В основном из центральных и южных регионов России, где вопросы повышения безопасности дорожного движения стояли наиболее остро. Прежде всего определили 20 республик, краёв и областей, в которых были самые высокие абсолютные показатели аварийности. Понимали: сумеем изменить ситуацию в этих регионах — сможем переломить положение и в целом по стране.

Стали работать вплотную с этими регионами. За каждым начальником отдела и его подчинёнными закрепили по несколько регионов с тем, чтобы они курировали деятельность ГАИ не только по своим направлениям, но и в целом. Сотрудники Главка часто выезжали в регионы, проводили комплексные проверки, анализировали конкретные ситуации, вникали в обстановку, помогали на местах — словом руководители центрального аппарата ГАИ стали ближе к «земле». Мы стали также проводить совещания по зонам, опередив в какой-то степени разделение России на семь федеральных административных округов. И люди почувствовали, что они не брошены Москвой на произвол судьбы, что о них помнят и заботятся. Почувствовали это не только сотрудники автоинспекции на местах, но и все участники дорожного движения.



– В чём конкретно это выразилось?

Судите сами. В 1989–1990 гг. в России был зарегистрирован рост аварийности, но в 1991 г. этот рост прекратился, а тенденции к снижению наметились уже в следующем 1992 г. Вплоть до 1997 г. отмечалось неуклонное снижение количества ДТП и числа погибших в них людей. Исключение составил только 1993 г., когда количество погибших выросло на 1,8%.

– Удивительно, Владимир Александрович, это же как раз время на всеобщего хаоса и развала...

– Совершенно верно, помните знаменитую ельцинскую фразу: «...берите суверенитета столько, сколько сможете...». Пошла стихия назначений и снятий начальников ГАИ местными властями по своему вкусу и усмотрению. Пришлось жёстко противодействовать этому самоуправству. Вначале на уровне МВД России был издан приказ, обязывающий руководящие органы на местах согласовывать с Главком назначение и освобождение начальников ГАИ и их заместителей. И уже 28 мая 1992 г. постановлением Правительства России за № 354 утверждено «Положение о Государственной автомобильной инспекции МВД РФ», в котором эти принципы были закреплены. Таким образом «суверенитету» местных чиновников, по крайней мере, по отношению нашей службы, был положен жёсткий предел.

В первые годы становления ГАИ России, в особенности сразу после развала СССР, в 1993–1994 гг., было принято множество нормативно-правовых документов, регламентирующих организацию обеспечения безопасности дорожного движения. Достаточно перечислить только эти наиболее важные приказы МВД и Минтранса России 1993 г.: от 25 февраля «О мерах по обеспечению безопасности дорожного движения»; от 23 марта (МВД РФ), которым была утверждена «Инструкция по организации в органах внутренних дел производства по делам об админи-

стративных нарушениях Правил дорожного движения»; МВД России – от 30 июля «О новых государственных регистрационных знаках транспортных средств»; МВД РФ – от 30 ноября 1993 г. «Об утверждении Инструкции по организации работы по пропаганде безопасности дорожного движения»; МВД РФ – от 10 января 1994 г. «Об утверждении Наставления по дорожно-патрульной службе и повышении её роли в укреплении по-



рядка в сфере дорожного движения» и другие важные документы.

30 августа 1993 г. было принято, например, Постановление Правительства РФ «Об организации и проведении государственного технического осмотра автотранспортных средств и прицепов к ним в Российской Федерации».

23 октября того же года приняты новые Правила дорожного движения, которые были впервые утверждены Правительством РФ.

12 августа 1994 г. принято Постановление Правительства России «О государственной регистрации автотранспортных средств и других видов самоходной техники на территории Российской Федерации».

20 ноября 1995 г. – Постановле-

ние Правительства РФ «Об утверждении Положения о лицензировании деятельности в области дорожного движения».

Ещё один важный документ был принят 10 декабря того же года – это Закон РФ № 196 «О безопасности дорожного движения».

Таким образом, уже в первые годы деятельности новой службы создавалась и совершенствовалась нормативно-правовая база, которая, сохраняя преемственность основ работы ГАИ СССР, всё же учитывала новые исторические реалии как политические, так и экономические.

– Кстати, Владимир Александрович, о преемственности: не секрет, что мздоимство было характерно для сотрудников ГАИ и в советские времена, как сегодня с этим делом?

– А вы знаете, что служба собственной безопасности МВД впервые была создана именно в ГАИ России ещё в 1995 г.?

– Да, что вы...

– Именно так. И насчёт того, что «мздоимство было характерно для сотрудников ГАИ» я бы так смело не обобщал. Да, были такие уродливые проявления, но они не носили всеобъемлющего характера. Экономические потрясения начала 90-х привели к тому, что в обществе произошло резкое расслоение на бедных и богатых. Стремительно преумножались состояния одних, и столь же стремительно нищали другие. Неофициальный лозунг тех лет: «Обогащайтесь, кто как может» мгновенно дал самые негативные результаты: во много раз выросла преступность, по России прокатилась волна громких убийств.

Сотрудники Госавтоинспекции работали в те годы не в безвоздушном пространстве, и культ погони за пресловутым «золотым тельцом», к сожалению, не обошёл и их.

Постепенно уходили на заслуженный отдых старые проверенные кадры, а на смену им приходили новые, уже затронутые тлением наживы. Во многом этому способствовала упро-

стившаяся процедура приёма на работу в органы внутренних дел. Кадровый вакуум стали заполнять случайные, малограмотные лица, отличавшиеся низким уровнем развития и культуры, однако твёрдо усвоивших порочную формулу «в ГАИ можно заработать лёгкие деньги».

Для нас это не стало неожиданно, и уже в мае 1994 г. состоялась коллегия МВД России, на которой рассматривался этот вопрос. После всестороннего изучения и обсуждения проблемы было решено создать специальное подразделение, которое смогло бы очистить ряды Госавтоинспекции от взяточников, вымогателей всех мастей, осуществить профилактические мероприятия по оздоровлению обстановки в деятельности нашей службы. Такое подразделение было образовано 4 декабря 1995 г. и первоначально носило название «Служба собственной безопасности ГУ ГАИ МВД России».

Первые результаты работы нового отдела оказались столь впечатляющими, что вскоре наш опыт был перенесён на всю структуру Министерства внутренних дел, и было образовано Управление собственной безопасности (ныне Департамент) МВД РФ.

После этого, чтобы не вносить путаницы, мы переименовали эту службу, и она стала носить нынешнее название «Контрольно-профилактический отдел».

В короткие сроки было завершено формирование аналогичных подразделений в составе управлений Госавтоинспекций субъектов Российской Федерации.

Но, кроме морально-нравственных качеств сотрудников Госавтоинспекции России, важен и профессиональный уровень подготовки личного состава. Этому фактору тоже мы придавали в период становления службы первостепенное значение.

Важным моментом в работе были ставшие потом регулярными конкурсы на звание «Лучший инспектор ДПС ГАИ (затем ГИБДД) МВД России».

Впервые такого рода конкурс был проведён в 1995 г. Заклю-



тельный его этап прошёл в Краснодарском крае.

Большой вклад в организацию этой работы внёс тогдашний начальник отдела дорожно-патрульной службы Александр Дмитриевич Коровкин. ДПС — это практически 75–80% личного состава ГАИ. Это — люди, с которыми ежедневно сталкиваются все участники дорожного движения. Это — лицо службы.

Перед организаторами конкурса были поставлены три основные задачи.

Первое и главное: на основе конкурсных испытаний и результатов анкетирования создать методику воспитания и обучения личного состава, определить требования допуска к несению службы.

Второе: определить общий уровень подготовки, выявить лучших и подтянуть остальных до этого уровня.

И, наконец, третье: мы воспользовались проведением заключительных этапов, на которые съезжались, как правило, руководители региональных подразделений для обсуждения с ними насущных проблем службы. Обсуждали нормативные документы, делились наработанным на местах опытом работы. Словом, это была наша обратная связь.

Такие совещания мы провели, как я уже сказал, в Краснодарском крае, Татарстане, Волгоградской области и в других регионах страны.

В те годы в регионах работало много толковых руководителей, которые впоследствии заняли более высокие посты в ГАИ России.

Так, стали начальниками или министрами внутренних дел регионов и получили звания генералов В. Лобанов (Амурская область), А. Пудовкин (Читинская область), Н. Раз (Костромская область), В. Камерцель (Омская область), Ю. Лоскутов (Санкт-Петербург и Ленинградская область), В. Сидоров (Республика Карелия) и В. Романович (Республика Коми).

Очень приятно, что 10 ноября 2009 г. Президент России Д. Медведев присвоил звание генерал-лейтенантов милиции человеку, который всю трудовую жизнь проработал в Главном управлении ГАИ В. Швецову, а также Министру внутренних дел Северной Осетии А. Ахметханову и начальнику ГУВД по Волгоградской области А. Кравченко, ранее руководившим аппаратами Госавтоинспекции республики Башкортостан и Ростовской области. Этим же указом звание генерала-майора милиции присвоено С. Сикоеву, бывшему начальнику Госавтоинспекции Республики Северная Осетия.

Вклад и руководителей, и рядовых сотрудников в становлении Госавтоинспекции России был по достоинству оценён. Только в 1996 г. 400 сотрудников ГАИ в соответствии с отдельным Указом Президента получили правительственные награды. Ещё 180 сотрудников были награждены орденами и медалями к 65-летию службы, т.е. в 2001 г.

(Продолжение в следующем номере)