

Минаков Кирилл Юрьевич

магистрант

ФГБОУ ВПО «Югорский государственный университет»

**ПРОБЛЕМЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ДПС
ГИБДД МВД РОССИИ
PROBLEMS OF IMPROVEMENT OF ACTIVITY OF TRAFFIC
POLICE OF THE MIA OF RUSSIA**

***Аннотация.** В России проблема повышения безопасности дорожного движения относится к числу приоритетов внутренней государственной политики и в последние годы приобрела особую актуальность, что связано с бурным ростом автомобилизации, совершенствованием дорожной инфраструктуры, выходом на рынок более мощных автомобилей. Актуальность темы обусловлена еще и тем, что в 2018 году стартовала масштабная реформа ГИБДД МВД России.*

***Ключевые слова:** дорожно-патрульная служба (ДПС), государственная инспекция безопасности дорожного движения МВД России (ГИБДД МВД России), проблемы совершенствования, дорожно-транспортное происшествие (ДТП), безопасность дорожного движения (БДД).*

***Summary.** In Russia, the problem of improving road safety is one of the priorities of domestic state policy and in recent years has become particularly relevant, due to the rapid growth of motorization, improvement of road infrastructure, access to the market of more powerful cars. The relevance of the topic is also due to the fact that in 2018 a large-scale reform of the interior Ministry traffic police of Russia started.*

Key words: *road patrol service (DPS), the state road safety Inspectorate of the Ministry of internal Affairs of Russia (traffic police of the Ministry of internal Affairs of Russia), improvement problems, road accident (road accident), road safety (BDD).*

Обеспечение безопасности дорожного движения относится к числу приоритетов внутренней государственной политики Российской Федерации, представляется «составной частью задач обеспечения личной безопасности, решения демографических, социальных и экономических проблем, повышения качества жизни и содействия региональному развитию» [1].

В России с 2007 г. наблюдается устойчивая тенденция к сокращению числа аварий с пострадавшими. В 2000 г. таких ДТП было 157,6 тыс., но затем из-за быстрого роста автомобилепользования их число в 2005 г. превысило 220 тыс. Согласно данным Госавтоинспекции РФ, всего в России в 2015 г. произошло 184 тыс. дорожно-транспортных происшествий с пострадавшими, в результате которых погибли 23 114 человек, ранения и травмы получили 231 197 человек [6].

За 2017 год в России произошло 169 тыс. автомобильных аварий. По сравнению с 2016 годом количество аварий снизилось на 2,5%, однако статистика ДТП по-прежнему остается пугающей.

Несмотря на отрицательную динамику суммарное количество происшествий достаточно велико. В целом Россия по количеству аварий среди других стран занимает одно из первых мест.

Являясь одним из основных направлений деятельности полиции в целом, обеспечение безопасности дорожного движения возложено на Государственную инспекцию безопасности дорожного движения МВД России (ГИБДД МВД России), которая осуществляет федеральный

государственный надзор и специальные разрешительные функции в указанной сфере [2].

Дорожно-патрульная служба (ДПС) - это система подразделений Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (Госавтоинспекция), осуществляющих в соответствии с возлагаемыми функциями полномочия по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения.

Основной задачей ДПС является обеспечение соблюдения участниками дорожного движения правил дорожного движения в целях сохранения жизни, здоровья и имущества, защиты законных прав и интересов граждан и юридических лиц, а также интересов общества и государства, обеспечение безопасного и бесперебойного движения автотранспорта [5, с. 98].

Деятельность дорожной инспекции регламентирована требованиями Административного регламента МВД РФ исполнения государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора в области БДД в части соблюдения требований законодательства РФ о БДД, правил, стандартов, технических норм и иных требований [3].

Итак, основными направлениями деятельности ДПС ГИБДД МВД России являются:

- регулировка дорожного движения;
- организация и проведение мероприятий по розыску числящихся в угоне автомобилей, а также скрывшихся с места ДТП;
- контроль технического состояния и конструкции транспортных средств, участвующих в дорожном движении;
- контроль перевозок опасных, крупногабаритных, длинномерных и тяжеловесных грузов;
- контроль состояния, строительства и ремонта дорожного полотна;

- охрана общественного порядка;
- административное расследование дорожно-транспортных происшествий;
- организация и проведение технического осмотра автомобилей, мотоциклов;
- регистрация и учёт автомобилей, мотоциклов, прицепов;
- проведение экзаменов на право управления транспортным средством, выдача водительских удостоверений [4, с. 2392].

Оценка роли, задач, функций, результатов работы и потенциальных возможностей ДПС ГИБДД МВД России в современных условиях свидетельствует о том, что степень разработанности правовых, организационных, тактических и других составляющих ее деятельности недостаточна.

Можно выделить следующие проблемы деятельности ДПС ГИБДД МВД:

1) проблемы государственного регулирования:

- нормативного правового регулирования;
- структурного построения государственного регулирования;
- кадрового, материально-технического и финансового обеспечения;

2) проблемы системного характера:

- коррупция;
- недостаточно положительный имидж сотрудников ДПС ГИБДД МВД России в глазах общественности;
- проблема качества госуслуг;
- проблемы перехода на электронное взаимодействие;
- централизация и бюрократия;
- текущие проблемы;

3) проблемы оценки эффективности деятельности.

Проблемы государственного регулирования наиболее актуальны. Практика нормативно-правового регулирования обеспечения деятельности ДПС ГИБДД МВД России показывает, что разработка правовых актов зачастую осуществляется несистематизированно, слабо координируются на основе единых принципов, положения отдельных нормативных документов в ряде случаев содержат внутренние противоречия, коллизии дублируют друг друга, либо допускают пробелы в правовом регулировании тех или иных вопросов. Не отлажен механизм координации нормотворческой деятельности федеральных органов исполнительной власти и органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

Оптимальным решением, обеспечивающим эффективное взаимодействие между федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов РФ в области обеспечения безопасности дорожного движения является возложение на Правительство Российской Федерации полномочий по обеспечению проведения единой государственной политики в области безопасности дорожного движения.

Оптимизация организационно-структурного построения МВД России вызывает необходимость совершенствовать систему управления, вырабатывать новые подходы к решению оперативно-служебных задач, принимать порой нестандартные управленческие решения с целью максимально эффективного использования финансово-кадровых ресурсов.

Проблемы материально-технического характера также актуальны. Несмотря на то, что камеры видеорегистрации сейчас повсеместны, качественная составляющая технических характеристик и, соответственно, возможностей, систем видеонаблюдения оставляет желать лучшего. Качество разрешения получаемого видеосигнала не представляет возможным распознать часто даже марку автомобиля, не говоря уже об

особых приметах правонарушителя. Кроме того, для эффективного функционирования данного комплекса необходимо переоснащение оборудования, включая серверное, а так же создание штата операторов для работы по выявлению правонарушений и преступных деяний и лиц, их совершивших, в «он-лайн» режиме.

Следующий блок проблем - проблемы системного характера.

Коррупция в ДПС ГИБДД МВД России уже давно является знаковым и индикативным явлением, наиболее ярким и всем понятным символом коррупции в полиции (милиции), органах внутренних дел в целом [6, с. 85]. Причем следует заметить, что речь идет не только о низовой коррупции. Материалы оперативных разработок и уголовных дел, СМИ и Интернет-пространства дают основание предполагать системную коррупцию, в которую вовлечены руководители различных уровней, на постоянной основе получающие от подчиненных «взносы».

Решение данных проблем видится в перестройке и реформировании самой системы управления ДПС ГИБДД МВД России.

Проблемы оценки эффективности деятельности также актуальны. По состоянию на текущий момент приходится констатировать, что невзирая на проработанность и системность подхода к определению целей и задач государственной политики зачастую страдает их практическое воплощение. Разработка система показателей эффективности деятельности ДПС ГИБДД МВД России находится в начальной стадии, в связи с чем целесообразно рассмотреть возможность применения групп показателей для оценки эффективности деятельности ДПС ГИБДД МВД России, используемых в странах с развитой автомобилизацией. К таким показателям относятся: уровень смертности в результате ДТП; уровень аварийности; бюджетная эффективность; экономическая эффективность.

В настоящее время унифицированная методика оценки социальной эффективности деятельности Госавтоинспекции в сфере обеспечения

безопасности дорожного движения, необходимая для разработки и реализации эффективных управленческих решений, отсутствует. Неоправданное смещение приоритетов в сторону оценки статистических показателей является результатом недостаточного исследования социального эффекта результатов работы ДПС ГИБДД МВД России.

Перевод проблемы эффективности в практическую плоскость управленческой деятельности связан с решением целого ряда сложных вопросов, среди которых, несомненно, на первое место выходит задача определения критериев эффективности управленческой деятельности. В настоящее время оценка эффективности базируется на формальных показателях, носит технократический характер.

Следует отдавать себе отчет, что создание и внедрение системы оценок – долгая и кропотливая работа, сопряженная с разработкой стратегии развития, организационным проектированием на всех уровнях управления, совершенствованием государственного планирования. Кроме того, оценка эффективности предполагает разработку модели компетенции для всех должностных лиц Госавтоинспекции и системы их мотивации с тем, чтобы каждый сотрудник воспринимал сферу своей деятельности как зону личной ответственности по внесению вклада в улучшение безопасной жизни граждан.

В этом случае и общество будет воспринимать Госавтоинспекцию не как только «карающий орган», а как орган, служащий ему, честно выполняющий свой долг и умеющий эффективно использовать делегированные властные полномочия исключительно в интересах участников дорожного движения.

Итоги такой работы могут оказать значительное влияние на состояние безопасности дорожного движения в нашей стране в целом, а также совершенствованию деятельности ДПС ГИБДД МВД России.

Отдельно стоит отметить, что в 2018 году стартовала масштабная реформа ГИБДД МВД России (проект реформ «Повышение обороноспособности и безопасности государства на 2018-2024 годы») [5].

В рамках реформы правительство планирует упразднение службы ГИБДД, ее функции будут переданы дорожно-патрульной службе (ДПС). Соответственно, пройдет ряд сокращений штатов, слияние финансовых и кадровых отделов, а руководство дорожной полиции будет подчиняться начальнику полиции региона.

В перспективе двух лет Госавтоинспекция может быть полностью реорганизована, основные изменения:

- повсеместная установка камер видеофиксации;
- придание видеорегистраторам и смартфонам статуса средств автоматической видеофиксации нарушений;
- ГИБДД МВД России как независимая подструктура МВД может прекратить существование уже с 2018-2019 годов. Речь о ее объединении с ППС (патрульно-постовой службой), что весьма противоречиво;
- контроль за рутинными нарушениями отдадут профессиональным и любительским камерам.

Подводя итоги оценки перспектив реформы ДПС ГИБДД МВД России 2018 года можно отметить следующие позитивные моменты:

- целями проведения реформы являются повышение эффективности работы подразделения и аннулирование действующих в этой сфере коррупционных схем;
- реорганизация будет проведена во всех субъектах Российской Федерации;
- из-под юрисдикции ДПС ГИБДД МВД России будут выведены приём экзаменов на получение водительских прав и регистрация транспортных средств;

- слияние двух ведомств позволит сократить количество руководящих должностей, что положительно отразится на экономии бюджетных средств, выделяемых на их содержание;
- ещё одним преимуществом преобразований авторы проекта называют увеличение числа патрульных автомобилей, что существенно сократит время ожидания прибытия сотрудников службы на место аварии.

Подводя итог, следует отметить, что Россия идет по пути основной тенденции организации дорожно-постовой службы в большинстве стран мира – сокращение прямых контактов дорожной полиции с нарушителями дорожного движения, его регулирование с помощью центральных электронных пунктов управления.

Литература

1. Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013 - 2020 годах», утв. Постановлением Правительства Российской Федерации от 3 октября 2013 г. № 864.
2. О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения: Указ Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711.
3. Приказ МВД РФ от 02.03.2009 г. № 185 «Об утверждении Административного регламента Министерства внутренних дел Российской Федерации исполнения государственной функции по контролю и надзору за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения», зарегистрирован в Минюсте РФ 18.06.2009 г., регистрационный № 14112 / Российская газета от 07.07.2009 г. № 122.
4. Булавкин А.А. Проблемные вопросы совершенствования государственного регулирования в области безопасности дорожного

- движения / Научно-методический электронный журнал «Концепт». – 2016. – Т. 15. – С. 2391–2395.
5. Пеньшин Н. В. Служба ГИБДД: учебное пособие для студентов вузов / Н. В. Пеньшин, В. С. Горюшинский. – Тамбов: Изд-во ФГБОУ ВПО «ТГТУ», 2015. – 204 с.
 6. Фромич Ю.В., Шестакова Л. С. К вопросу об авторитете сотрудников полиции / Наука без границ. - 2017. - № 10 (15). - С. 84-87.