



УПУСТИМ ВРЕМЯ —

ПОТЕРЯЕМ ЧЕЛОВЕЧЕСКИЕ ЖИЗНИ!

## Виктор Николаевич КИРЬЯНОВ

Родился 29 декабря 1952 года в небольшом городке Тихвин Ленинградской области. Там же призвался в ряды вооруженных сил.

С 1972 по 1974 год служил в армии на должностях рядового и сержантского состава. По окончании службы с 1974 года — инспектор дорожного надзора Тихвинского отделения ГАИ ОВД Ленинградской области. С 1977 — занимал должность инспектора дознания взвода дорожного надзора милиции, а с 1979 — госавтоинспектора отделения ГАИ ОВД г. Тихвина. С 1981 по 1989 год — старший госавтоинспектор межрайонной экзаменационной группы по обслуживанию Тихвинского и Бокситогорского районов отделения ГАИ ОВД г. Тихвина. В 1989 году назначен начальником межрайонного регистрационно-экзаменационного отделения ГАИ г. Тихвин, а в 1994 — переведен на должность начальника отдела по регистрационно-экзаменационной работе Управления ГАИ ГУВД г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области. В 1995 г. — заместитель начальника УГИБДД ГУВД г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области, а в 2000 — назначен начальником УГИБДД ГУВД г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области.

С 2001 года — заместитель начальника ГУ ГИБДД СОБ МВД России.

18 марта 2003 года назначен начальником Главного управления ГИБДД службы общественной безопасности МВД РФ. Имеет высшее образование. В 1983 году окончил Ленинградский северо-западный политехнический институт. Кандидат юридических наук. Кавалер Золотого Почетного знака «Общественное признание».

Мы продолжаем публикацию серии материалов под рубрикой «Беседы с компетентным человеком». На этот раз это интервью начальника Главного управления ГИБДД службы общественной безопасности МВД РФ **Виктора Николаевича КИРЬЯНОВА**, ставшее итогом нескольких встреч и бесед с ним главного редактора нашего журнала **С. Абакумова**. В одной из заключительных встреч в беседе принял также участие выдающийся спортсмен, председатель Государственного комитета РФ по физической культуре и спорту **Вячеслав Александрович ФЕТИСОВ**.

— Виктор Николаевич, Вы были приглашены на заседание Генеральной Ассамблеи ООН, на которой среди других был отдельно рассмотрен вопрос о глобальном кризисе в области обеспечения безопасности дорожного движения. Факт сам по себе незаурядный: ведь подобный вопрос в таком формате рассматривался впервые, да и служба Госавтоинспекции России в Вашем лице была представлена на таком солидном форуме тоже в первый раз... Каковы Ваши впечатления? Если можно, расскажите более подробно, о чем шла речь на Ассамблее.

— Представители почти всех стран в своих выступлениях подчеркнули обострение ситуации, резкое увеличение во всем мире числа людей, погибших или получивших травмы в результате дорожно-транспортных происшествий. Были озвучены просто ошеломляющие цифры. По данным ООН, только в 2000 году, в результате ДТП в мире погибли 1 млн. 260 тысяч человек! Это дало основание участникам дискуссии сравнить автомобиль с оружием массового уничтожения!

Особо было подчеркнуто, что проблема травматизма, являющаяся следствием дорожных аварий, должна быть решена, для чего необходимо принять срочные меры на национальном и международном уровнях. В выступлениях были приведены примеры масштабов данной проблемы. Коэффициент смертности в результате дорожных аварий в мире составил 2,2 процента и на их долю приходится 25 процентов всех смертей в результате травм и увечий. В мире в целом травмы и увечья являются основной причиной гибели людей в возрасте от 15 до 44 лет, причем на долю дорожно-транспортных происшествий приходится 25 процентов общего количества смертей.

Вместе с тем, для смягчения проблемы дорожных аварий можно сделать доволь-



но много. В самом деле, за последние несколько десятилетий многие страны с высоким уровнем доходов сумели сократить последствия своих дорожно-транспортных происшествий почти на 50 процентов! Так, в Финляндии благодаря проводимой Правительством на протяжении последних 30 лет кампании за повышение безопасности на дорогах количество смертей сократилось на 50 процентов и это при том, что количество транспортных средств на дорогах увеличилось втрое!

Кроме того, травматизм и увечья в результате дорожно-транспортных происшествий приводят к значительному оттоку средств, выделяемых на экономические цели, причем их объем составляет, как правило, от 2 до 3 процентов ВВП в год. По подсчетам, затраты, обусловленные травматизмом в результате дорожно-транспортных происшествий, составляют в мире 518 млрд. долларов США ежегодно.

Однако, масштаб этой проблемы, ее последствия и затраты, связанные с при-

ятием соответствующих мер, и эффективность этих мер до конца не осознаны. А в результате — финансирование на мероприятия по предупреждению дорожно-транспортного травматизма несоизмеримо мало, учитывая его последствия. И это проблема многих стран, в том числе и в России.

— И какие же выводы были сделаны, чем закончилась дискуссия?

— Дискуссия не закончилась. По итогам рассмотрения данного вопроса принята резолюция, соавтором которой является делегация Российской Федерации, предусматривающая, в частности, проведение 14 апреля 2004 года специального пленарного заседания Генеральной Ассамблеи ООН по проблемам дорожно-транспортного травматизма, на которое будут приглашены руководители правительств. Причем в подготовке соответствующего доклада Генерального секретаря ООН предложено принять участие представителя МВД России.



Фото сверху: во время беседы с главным редактором журнала «Признание» С. Абакумовым

На рабочем совещании в Госавтоинспекции г. Москвы, посвященном проблемам организации дорожного движения в столице с министром МВД России Б.В. Грызловым



Несколько раньше Комитет по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН, обеспокоенный агрессивным поведением водителей на дорогах, принял решение о проведении в апреле 2004 года четвертой Недели безопасности дорожного движения в регионе ЕЭК ООН под девизом «Взаимное уважение на дороге – залог безопасности».

**— Как на этом фоне обстоят дела с обеспечением безопасности движения в России, какие проблемы?**

— Оценивая ситуацию с обеспечением безопасности дорожного движения в России, следует признать, что она также близка к критической, мы несем невосполнимые потери материальных и человеческих ресурсов. На протяжении последних лет в стране наблюдается устойчивая тенденция роста аварийности.

Только в 2002 году на дорогах России в дорожно-транспортных происше-

ствиях погибли более 33 тысяч человек, а 215 тыс. получили ранения. В среднем за сутки в автомобильных авариях погибают 90 человек и 600 получают ранения. А за 10 минувших лет мы потеряли погибшими на дорогах свыше 300 тысяч человек! Эти потери с лихвой перекрывают цифры погибших в войнах в Чечне и Афганистане.

По мнению экспертов ООН стабилизировать положение с аварийностью, значительно снизить количество жертв в результате ДТП можно только при условии осознания этой проблемы всеми структурами на национальном уровне как проблемы государственной, требующей усилий и принятия адекватных мер со стороны всех заинтересованных ведомств и организаций и прежде всего — органов государственной власти, т.к. названная проблема носит многоплановый и многоаспектный характер.

То есть, речь идет о новом качественном уровне решения проблем безопасности дорожного движения, принципиально ином подходе к восприятию этих вопросов.

В этой связи и мы выстраиваем свою стратегическую линию, которая заключается в инициировании мероприятий, которые мобилизовали бы усилие всех слоев общества, органов законодательной и исполнительной власти, государственных структур к решению проблем безопасности дорожного движения. И особенно в плане выделения целевого финансирования на мероприятия по безопасности движения, т.к. очевидно — любая безопасность без вкладывания в нее средств — просто немислима.

**— Не могли бы Вы, Виктор Николаевич, хотя бы коротко рассказать об этих, иницируемых Вами, мероприятиях?**

С этой целью нами принято участие в работе фракций, комитетов и комиссий Государственной Думы Российской Федерации по обсуждению вопросов совершенствования ряда основополагающих нормативных правовых документов, в т.ч. Федерального закона «О безопасности дорожного движения», Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев механических транспортных средств» и др.

Вынесены на рассмотрение Правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения наиболее важные и проблемные вопросы, касающиеся деятельности не только федеральных органов исполнительной власти, но и органов исполнительной власти на местах. Кстати, вице-премьер Владимир Анатольевич Яковлев, который сейчас возглавил комиссию, пред-

Фото вверху: На совещании в рабочем кабинете вице-преьера В.А. Яковлева



Техническая оснащенность подразделений Госавтоинспекции — одна из забот начальника ГУ ГИБДД МВД России



ный характер, материалы формировали позитивный настрой во взаимоотношениях сотрудников Госавтоинспекции и участников дорожного движения. Я не идеалист и понимаю, что без критики невозможно. Но только она должна быть доказательна и аргументирована, а злопыхательские и скандальные публикации не должны заслонять главной задачи нашей общей миссии — сохранения жизни и здоровья людей на дорогах России.

— Виктор Николаевич, а о чем шла речь на заседании фракции партии «Единство» в Государственной Думе, где Вы выступили с анализом аварийности в стране?

— С учетом вышесказанного я обратился к депутатам фракции с предложением рассмотреть возможность создания в Государственной Думе четвертого созыва при Комитете по безопасности подкомитета по безопасности дорожного движения, т.к. считаю, что работа по законодательству должна быть на постоянной основе с учетом изменяющейся обстановки.

ложил проводить подобные комиссии ежемесячно, т.к. оценивает обстановку с аварийностью в стране как чрезвычайную. Теперь наиболее актуальные вопросы обеспечения безопасности дорожного движения на Правительственной комиссии мы обсуждаем раз в месяц, заслушиваем региональных руководителей комиссий по безопасности дорожного движения, начальников Госавтоинспекций, даем им предписания, что и в какие сроки нужно сделать. Но, к сожалению, решения комиссии носят лишь рекомендательный характер.

Немаловажным явилось наше участие в совещании с руководителями администраций субъектов Российской Федерации Центрального Федерального округа, на котором мы обратились к руководителям субъектов повернуться лицом к проблемам обеспечения безопасности дорожного движения в своих регионах, предусмотреть финансирование мероприятий по безопасности движения в бюджетах на местном уровне. Как мне кажется, на этой встрече мы достигли взаимопонимания, ждем реальных результатов.

Я перечислил лишь некоторые мероприятия, которые характеризуют тот качественно новый подход к решению проблем безопасности дорожного движения с учетом непосредственного участия в нем органов власти и всего общества, который, на мой взгляд, сегодня является единственно правильным и должен принести в перспективе ощутимые результаты в деле снижения дорожно-транспортного травматизма.

Разумеется, новый качественный подход к решению проблем безопасности движения, осознанию важности этого вопроса и государством, и всем обществом совершенно немислим без участия в этом процессе такой трибуны формирования общественного мнения, какой являются —

Участники специального заседания Генеральной Ассамблеи ООН по безопасности дорожного движения

Во время прогулки с полицейскими Нью-Йорка

В зале заседаний ООН



средства массовой информации во всем их многообразии. Вам здесь определена совершенно особая, я бы даже сказал, главенствующая роль.

Хотелось бы, и это особенно важно, чтобы данная проблематика на страницах прессы носила, прежде всего, объектив-

Такая необходимость возникла в связи с тем, что принимаемые в настоящее время меры федеральными и территориальными органами государственной власти по повышению защищенности участников дорожного движения, явно недостаточны. И об этом свидетельствует статис-



С народной артисткой СССР Людмилой Гурченко

тика. Уже в текущем году на дорогах России зарегистрировано 168,5 тысяч ДТП (+10,1%), в которых погибло 29 тысяч человек (+4,8%), ранено 202,7 тысяч человек (+12,9%).

Тем не менее, обеспечение безопасности дорожного движения является процессом управляемым и, прежде всего, связанным с уровнем правового регулирования в области дорожного движения и осуществлением контроля за выполнением нормативных актов в сфере безопасности дорожного движения. Но пока здесь много нерешенных вопросов.

На сегодня существует ряд объективных факторов, не позволяющих эффективно влиять на обеспечение безопасности дорожного движения. Так, нормативно-правовая основа применения мер административного воздействия к участникам дорожного движения не в полной мере соответствует реальному поведению участников дорожного движения.

Водители ведут себя опасно, агрессивно, создают аварийные ситуации. Каждое третье ДТП связано с неправильным выбором скорости движения, каждое шестое – совершается водителями, не имеющими права на управление транспортными средствами, или связано с управлением транспортом в состоянии алкогольного опьянения, каждое седьмое – с выездом на полосу встречного движения.

**— Принятие Кодекса об административных правонарушениях как-то изменило ситуацию в лучшую сторону?**

— К сожалению, Кодекс об административных правонарушениях, принятый в прошлом году, не оказал ожидаемого влияния на дисциплину участников движения. Более того, вследствие отсутствия до настоящего времени правового механизма по исполнению постановлений об административных правонарушениях, не реализуется принцип неотвратимости наказания. И как следствие, снижается уровень правосознания участников движения. Складывается практика прямого уклонения лиц, привлеченных к административной ответственности, от уплаты штрафов (взыскаемость составила 32%, в 2001 году 98%). На 13,6% увеличилось количество дорожно-транспортных происшествий, с мест которых водители скрылись. И не удивительно, если штраф за данное нарушение составляет лишь 500 рублей!

По мнению МВД России необходим комплекс изменений и дополнений в Кодекс, предусматривающий усиление административной ответственности за нарушение правил.

Так, представляется целесообразным предусмотреть санкцию в виде лишения права управления с одновременным увеличением размеров административного штрафа за превышение установленной скорости движения на величину от 40 до 60 км/ч, проезд на запрещающий сигнал светофора, а также иные грубые нарушения Правил.

Пока же получается просто абсурд. Судите сами, например, за проезд на красный сигнал светофора штраф – 50 рублей,

а за безбилетный проезд на автобусе – 100 рублей. Как Вы думаете, что для общества опаснее? Поэтому-то откровенное пренебрежение Правилами, хамство за рулем сегодня стали уже нормой поведения многих и многих водителей.

Также необходимо усилить ответственность за управление транспортным средством водителем, ранее лишенным права управления, установить ответственность за неоднократные нарушения правил дорожного движения. Кроме того, следовало бы предусмотреть взимание «пени» за несвоевременную уплату штрафов.

Отсутствие ряда подзаконных нормативных актов создает определенные трудности в выполнении положений административного законодательства. До настоящего времени Правительством Российской Федерации рассматривается проект Постановления о порядке задержания и запрещения эксплуатации транспортных средств.

Подобные недостатки в правовом регулировании в области безопасности дорожного движения в большой мере способствуют многочисленным нарушениям Правил дорожного движения, создающих предпосылки к совершению дорожно-транспортных происшествий. (Только в Москве за сутки совершается 1000 ДТП с пострадавшими и материальным ущербом.) Добавьте сюда аварии с мелкими повреждениями... А их еще больше... Все это вызывает заторы, парализует движение, создает нервный климат на дороге.

По-прежнему много нерешенных проблем остается в сфере предупреждения аварийности на автотранспорте, осуществляющем пассажирские перевозки. А ведь такие ДТП, как правило, сопровождаются значительным количеством человеческих жертв. За 9 месяцев т.г. количество ДТП по вине водителей этой категории транспортных средств увеличилось на 17%! И процесс этот усугубляется, т.к. до настоящего времени не приняты федеральные законодательные акты, регламентирующие основные положения пассажирских перевозок, в т.ч. и касающиеся обеспечения их безопасности. Правда, в некоторых регионах органы государственной власти в целях стабилизации обстановки с аварийностью на пассажирском транспорте просто были вынуждены принять самостоятельно нормативные акты, регламентирующие пассажирский перевозочный процесс. Однако данная нормотворческая деятельность требует координации путем принятия основополагающих федеральных законов. А пока, повторяю, здесь полная анархия. Водителей никто не контролирует перед выездом на линию: медосмотр, проверка технического состояния транспорта и т.д. отсутствует. А спросить за это не с кого. Мы же в свою очередь, сталкиваемся, как говорится, уже с «готовым продуктом». Только за одну общероссийскую операцию «Автобус» нами выявлено 1000 водителей, управляющих автобусами в состоянии алкогольного опьянения, 1500 водителей вообще не имеющих прав.

— **Более эффективная организация дорожного движения тоже может повлиять на состояние безопасности на наших дорогах?**

— Вопрос эффективной организации дорожного движения, особенно в крупных городах и населенных пунктах остается очень важным. Созданные пятнадцать-двадцать лет назад инженерно-технические системы организации дорожного движения сегодня попросту не способны обеспечить условия для безопасного и бесперебойного движения транспортных средств. Эксплуатационное состояние дорожных знаков и светофоров в большинстве случаев не соответствует стандартам, а замены и восстановление поврежденных технических средств регулирования проводятся несвоевременно. Нередко, вопреки нормативным требованиям и в ущерб безопасности движения ночью полностью отключается электроосвещение проезжей части городов и населенных пунктов. Не принимаются необходимых мер по созданию благоприятных условий для движения наименее защищенных участников дорожного движения — пешеходов. Есть целый ряд и других проблем, каждую из которых можно назвать как «фактор риска» и которые в своей совокупности и приводят к трагедиям на дорогах.

Поэтому все эти факторы надо рассматривать в рамках «системного подхода», призванного выявить все источники, которые ведут к авариям и попытаться смягчить последствия ДТП. Вот здесь-то и нужен единый орган, который отвечал бы за эту проблему в целом, изучая причины ДТП, предлагая те или иные меры, выработывая соответствующую стратегию, координируя ту работу, которой занимаются сегодня разные государственные ведомства, в т.ч. Минтранс, МВД, Минздрав, МЧС России и т.д. Пока такого органа в России нет. В этой связи как раз и представляется целесообразным для совместной работы по подготовке законопроектов создать в Государственной Думе подкомитет по вопросам обеспечения безопасности дорожного движения.

— **Виктор Николаевич, Вы все время говорите о финансировании. А куда, в основном, должны быть направлены средства?**

— Прежде всего, на совершенствование организации дорожного движения в городах и населенных пунктах путем обустройства пешеходных переходов и пешеходных дорожек, оптимального размещения остановочных площадок и т.д. То есть, речь идет о совершенствовании всей инфраструктуры организации дорожного движения. Далее, и это особенно важно — на создание условий, направленных на улучшение обслуживания населения путем выделения помещений и земельных участков для размещения регистрационно-экзаменационных подразделений и подразделений, осуществляющих контроль за техническим состоянием транспортных средств. В самом деле, там, где

эти вопросы решаются, и очередей нет, и нервотрепки нет, и нареканий от граждан в адрес службы меньше. Здесь принцип должен быть один — от администрации надлежащие условия, от нас — качественная организация всего процесса в подразделениях.

Также средства необходимы для оснащения подразделений ГИБДД современными контрольно-измерительными приборами и автотототранспортом. Сегодня укомплектованность подразделений Госавтоинспекции оперативно-техническими средствами, средствами связи и иной техникой в среднем по стране не превышает 40 процентов, а автотранспортом не достигает 70 процентов! Причем, если списать патрульные автомобили с истекшими сроками эксплуатации, то ДПС вообще рискует потерять мобильность. Разумеется, такое положение крайне отрицательно сказывается на эффективности осуществления контрольно-надзорных функций. Поэтому этот пункт, записанный в решении Правительственной комиссии, является также принципиально важным.

Сегодня мы говорим о создании в городах и других крупных населенных пунктах центров по подготовке водителей, а также юношеских автошкол, мото и картинг клубов. Здесь также нужны финансовые вливания.

Пока же, как показывает практика, в этом деле налицо очевидные пробелы: каждое третье происшествие совершается водителями со стажем управления до трех лет.

— **Виктор Николаевич, «ребенок и дорога» — эта тема волнует каждого из нас. Здесь какие проблемы, уверен они есть?**

— Деятельность Госавтоинспекции по предупреждению детского дорожно-транспортного травматизма была и остается одной из приоритетных. Но, к сожалению, с этой проблемой мы, зачастую, остаемся один на один. Государственные структуры и в первую очередь Минобра-

зования здесь явно не дорабатывают. Ежегодно в дорожно-транспортных происшествиях погибают и получают ранения около 25 тыс. юных участников дорожного движения. Как правило, происшествия происходят из-за несоблюдения детьми элементарных норм поведения на дороге, в основном — это учащиеся общеобразовательных заведений в возрасте 7-13 лет (60%). Казалось бы, Минобразования должно здесь бить тревогу в первую очередь...

Тем не менее, в предмете «Окружающий мир», включенного в общеобразовательную программу начальной школы и заменивший курс «Основы безопасности жизнедеятельности», тема «Правила дорожного движения» сокращена до минимума, всего 4 часа за учебный год. Я уже не говорю о кабинетах, классах по безопасности дорожного движения. Их попросту в большинстве российских школ нет. Есть претензии и к родителям — водителям, и вообще ко всем нам, взрослым. Каждый третий пострадавший ребенок в момент ДТП находился в автомобиле в качестве пассажира, а это говорит о беспечности взрослых. В связи с этим, уже в следующем году будут внесены изменения в ПДД. Появится пункт, регламентирующий правила перевозки детей.

Особая роль в профилактике детского дорожно-транспортного травматизма, в том числе и детской безнадзорности, должна быть отведена развитию в регионах юношеских автошкол и различных авто-мото-картинг клубов. Такие организации следует иметь в каждом региональном центре, а их филиалы в каждом районе. Пока же большинство детских объединений представляют собой разрозненные отряды и организации, действующие самостоятельно и практически не имеющие поддержки и финансирования со стороны территориальных органов исполнительной власти.

В редкие минуты отдыха



И хотя мы имеем много примеров творческого подхода к вопросам профилактики детского дорожно-транспортного травматизма: в Воронежской и Тверской областях созданы специализированные классы ГИБДД, в том же Воронеже действует организация «Молодое поколение России за безопасность движения», в Туле успешно работает городская общественная организация «Юные инспектора дорожного движения», системно налажена эта работа в Краснодарском крае, Ростове, Екатеринбурге и т.д., — здесь также нужна единая государственная политика.

— **Виктор Николаевич, Вы все время сетуете на несовершенную техническую оснащенность подразделений Госавтоинспекции. В августе т.г. прошла традиционная вы-**



На вручении высшей общественной награды России Золотого Почетного знака «Общественное признание»

На заседании правительственной комиссии по обеспечению безопасности дорожного движения

**ставка «Интерсигналдортранс». Ваша оценка?**

— Как показывает практика, ощутимые результаты в обеспечении безопасности дорожного движения могут быть достигнуты только путем реализации мероприятий по внедрению эффективных схем, методов и средств организации дорожного движения, обеспечения подразделений ГИБДД современной техникой.

Прошедшая выставка показала, что у нас есть современные научные разработки, использование которых значительно позволит облегчить задачу обеспечения безопасности на российских дорогах. Основная цель данного мероприятия — привлечение внимания федеральных и региональных органов исполнительной власти, российских транспортных организаций, городских администраций, подразделений ГИБДД к современным разработкам в области безопасности дорожного движения. И это действительно очень важно. Прошло время только смотреть, пора — внедрять! Недаром, вице-премьер В.А.Яковлев, ознакомившись с выставкой,

сказал, что это действительно дело, а не слова, которые ничем не подкреплены.

От себя могу только добавить: само время диктует сегодня от деклараций по всем вышеназванным проблемам переходить к реальным действиям. Упустил время — потеряем человеческие жизни!

— **Следующий вопрос – Вячеславу Фетисову – опытному автомобилисту, имеющему богатый опыт вождения на дорогах США и Канады. Скажите, Вячеслав, чем отличается ситуация на дорогах у нас и, скажем, в США, если сравнить поведение участников дорожного движения — россиян и американцев?**

Существует большая разница. Совершенно разные стили работы. Полицейские, во всяком случае, дорожные, пользуются непрерываемым авторитетом. Малейшее нарушение, и тут же со всех сторон на тебя светят фары, подходят полицейские. Ощущение не из приятных. Сразу понимаешь, что возмездие неизбежно. Существует система поощрения — два балла за езду без нарушений в течение года, и

система наказаний — от 2 до 6 баллов за нарушение, после 12 отнимаются права. Это уже и моральные, и материальные потери. Причем совершенно не важно кто вы — очень богатый человек и серьезный бизнесмен или обычный клерк. Либо на курсы по правилам вождения, либо — метлу в руки и подметать тротуар или на другие общественные работы. Эта система не плохо воспитывает нарушителей.

— **Конечно нужно. Виктор Николаевич, позвольте, поздравить Вас с избранием в члены Президиума Национального гражданского комитета по взаимодействию с правоохранительными и законодательными органами — авторитетной общественной организации. В свое время Вы также были удостоены высшей общественной награды — Золотого почетного знака «Общественное признание». В этой связи, вопрос. Сотрудничество общественных объединений и гражданских союзов на федеральном и региональном уровне с органами ГИБДД может повлиять на ситуацию на наших дорогах?**

— В целом, на мой взгляд, необходим поворот в общественном мнении к деятельности нашей службы. Формирование позитивного общественного мнения о нашей службе и, вообще, серьезное отношение общественности к безопасности движения нужно самому обществу, нужно государству, это, в конечном счете, нужно всем нам. Если гражданские организации сыграют здесь свою активную роль, то это и будет помощью для всех нас. Или, например, детский травматизм. Давайте подумаем, как решить эту проблему с вашей помощью и других общественных организаций.

Поднятие престижа сотрудников ГИБДД на дорогах, чтобы ни у кого даже мысли не было о взятках, это тоже одна из наших совместных задач. Потому что водители сами в подавляющем большинстве случаев предлагают деньги. Попробуй сунуть взятку полицейскому на западе. Там это просто невозможно. Там полицейский социально защищен. Сама работа престижная и высокооплачиваемая. Полицейский, который имеет бесплатную медицинскую страховку для всей семьи, знает, что он прилично зарабатывает, что он в обществе уважаемый человек, — он никогда не пойдет на нарушение, чтобы всего этого лишиться. Мы тоже к этому будем стремиться.

Сегодня мы говорим о том, чтобы снизить количество жертв или хотя бы не допустить их роста. Мы говорим о комплексе проблем. Гаишник сам, один не сможет решить их все. Сегодня есть Комиссия по безопасности движения. Она была и раньше, но сегодня она начала работу совершенно в новом ритме. Владимир Анатольевич Яковлев — ее руководитель — видит все эти проблемы. Помогает нам решать их. С помощью Комиссии мы приступили к работе с субъектами федерации. В том числе и по тем вопросам, которые раньше были нам недоступны. Это вопросы, связанные с финансовым обеспечением дорожной инфраструктуры: здесь и светофоры, и разметка, и дорожные знаки. Полный комплекс

мер, которые влияют на безопасность дорожного движения. Это и работа в школах, и уголки безопасности дорожного движения. И увеличение количество часов, которые детям дают знание по нашей теме в школе. Проблемы автошкол и их лицензировании, работа общественного транспорта и грузовые перевозки. В общем, весь комплекс мер, которые сегодня мы на Комиссии и рассматриваем. Конечно, и то, о чем мы до этого с вами говорили — создание серьезного отношения в обществе к порядку и дисциплине на дорогах.

Да, есть взятки, но мы же от этого не уходим. Мы работаем в этом направлении, причем на постоянной основе. У нас есть отдел, который каждую неделю мне докладывает ситуацию по проведенным проверкам. Кого-то увольняем, кого-то наказываем, кого-то переводим. Мы стараемся больше исследовать причины, из-за которых что-то неладное происходит на нашей дороге. Всегда досконально пытаемся разобраться в ситуации.

Если мы говорим о работе МРЭО, о больших очередях на регистрационных операциях, то давайте смотреть и на условия для обслуживания граждан и организация работы на местах. Кроме того, раньше тетенька выписала ручкой техпаспорт, инспектор проверил номер кузова — все это делалось за пять минут. Сегодня в связи с ситуацией все необходимо проверять. Проверяются паспортные данные, проверяется техническое состояние машины, проверяются идентификационные номера. Все это заносится в компьютер и проверяется на розыск. Проверяют данные технического паспорта, регистрационных документов. Снова заносят в компьютер. И снова проверяется на розыск. То есть процедура стала объективно намного дольше.

**— Виктор Николаевич, буквально несколько личных вопросов. Вы ведь с ленинградской области. У Вас появились какие-то любимые места в Москве? Какие в жизни у вас появились увлечения, хобби?**

— Если я скажу, что читаю книги, хожу в кино, в театры, то это будет неправдой. Ничего я этого не делаю. К сожалению, работа отнимает столько времени, что не позволяет даже расслабиться. Выезжаю только в Тихвин, к маме, которой уже 69 лет. Приеду, ночку переночую. В машину, в самолет — и снова сюда. Вот это мой сегодняшний распорядок работы. Поэтому, какое-то любимое место в Москве я еще не увидел. И, если сказать честно, почти нигде не был. А вот все трассы я знаю очень хорошо.

Мое главное хобби — автомобили. Это всегда было, еще с самых далеких времен... Слово «гонщик», может быть ко мне не подходит. Так как я подразумеваю «гонщик» как профессионал. Но я выступал на соревнованиях, участвовал в ралли. И в Питере возглавлял команду ГУВД-спорт, которая выступала на чемпионате России. Там и до сих пор хорошие гонщики. А совсем недавно по предложению Вячеслава Фетисова меня избрали руководителем вновь созданной Российской автомобильной ассоциации.

**— Последний вопрос Виктор Николаевич. Поскольку, Вы такой человек, что у Вас болит душа и за автомобилистов, и за пешеходов, то что бы Вы могли пожелать в 2004 году читателям нашего журнала, всем автомобилистам, пешеходам, нашим соотечественникам?**

— Хотелось бы пожелать всем участникам дорожного движения безаварийных дорог. Чтобы они были предельно внимательны и вежливы по отношению друг к другу. И вообще, относились с пониманием, потому что: дорога, есть дорога — это зона опасности. Участники дорожного движения — все наши граждане. То ли ты пешеход, то ли ты пассажир, то ли ты водитель. Автомобилистам — еще и удачи на дорогах. И надо сказать, про Госавтоинспекцию, которая от участников дорожного движения тоже неотделима. Хочется, чтобы в нас видели не только «карающий меч», но и помощника на дорогах.



В своем рабочем кабинете с С. Абакумовым — Председателем Национального Гражданского Комитета по взаимодействию с правоохранительными, законодательными и судебными органами и В. Фетисовым — Председателем Госкомспорта России