Дата поступления рукописи в редакцию: 09.04.2026 г.
Дата принятия рукописи в печать: 14.05.2026 г.
DOI: 10.24412/2224-9133-2026-4-65-69

МАЙОРОВ Владимир Иванович,
профессор кафедры административной деятельности органов внутренних дел Тюменского института повышения квалификации сотрудников органов внутренних дел МВД России, доктор юридических наук, профессор,
e-mail: mail@law-books.ru

МАШЕКУАШЕВА Маргарита Хасанбиевна,
доцент кафедры ГиГПД Северо-Кавказского института (филиал) Краснодарского университета МВД России, кандидат психологических наук, профессор РАЕ,
e-mail: mail@law-books.ru

НОВЫЕ СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРИОРИТЕТЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

Аннотация. *Статья посвящена исследованию новых приоритетов совершенствования государственного управления в области обеспечения безопасности дорожного движения, предусмотренных Стратегией повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года. В указанном документе заложены основы для комплексной поэтапной трансформации системы управления в рассматриваемой сфере, которые включают развитие координации между субъектами обеспечения безопасности дорожного движения, оптимизацию их компетенции, усиление ответственности за реализацию возложенных полномочий, использование новой методологии. По итогам проведенного анализа сделан вывод об изменении подхода к обеспечению безопасности дорожного движения, в котором повышается ответственность государства в лице его органов и должностных лиц за состояние безопасности дорожного движения на дорогах страны.*

Ключевые слова: *стратегия, государственное управление, безопасность дорожного движения, реформирование, система.*

MAYOROV Vladimir Ivanovich,
Professor, Department of Administrative Activities of the Internal Affairs Bodies of the Tyumen Institute for Advanced Studies of Employees of the Internal Affairs Bodies of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Doctor of Law, Professor

MASHEKUASHEVA Margarita Khasanbievna,
Associate Professor of the Department of GIPD of the North Caucasus Institute (branch) of the Krasnodar University of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Candidate of Psychological Sciences, Professor of RAE

NEW STRATEGIC PRIORITIES FOR PUBLIC ADMINISTRATION IN ROAD SAFETY

Annotation. *The article is devoted to the study of new priorities for improving public administration in the field of road safety, provided for by the Strategy for improving road safety in the Russian Federation for the period up to 2030. This document lays the foundations for a comprehensive phased transformation of the*

management system in the field under consideration, which include the development of coordination between road safety entities, optimization of their competence, increased responsibility for the implementation of the assigned powers, and the use of a new methodology. Based on the results of the analysis, a conclusion was made about a change in the approach to ensuring road safety, in which the responsibility of the state in the person of its bodies and officials for the state of road safety on the country's roads increases.

Key words: *strategy, public administration, road safety, reform, system*.

Указом Президента РФ от 14 ноября 2025 г. № 841 была утверждена новая Стратегия повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года (далее – Стратегия), являющаяся основой для формирования и реализации государственной политики в области обеспечения безопасности дорожного движения (далее – БДД) [7].

Стратегия устанавливает новые приоритеты совершенствования системы управления в области обеспечения БДД. Само понятие «управление в области обеспечения безопасности дорожного движения» раскрывается как «процесс регулирующего и координирующего воздействия на систему дорожного движения посредством целеполагания, прогнозирования, планирования, программирования, мониторинга и контроля в целях предупреждения ДТП и снижения смертности от них». Определение «системы обеспечения безопасности дорожного движения» и «субъектов» этой системы, также представленные в Стратегии, формализуют ранее разрозненный круг участников обеспечения БДД. Указание на то, что их деятельность должна быть основана на «единой координации», прямо свидетельствует о курсе на создание интегрированной управленческой вертикали, объединяющей органы публичной власти всех уровней, а также иных субъектов, осуществляющих деятельность в рассматриваемой области.

Актуальность исследования механизмов совершенствования государственного управления на основе положений Стратегии обусловлена необходимостью научного осмысления и практического воплощения заложенных в ней масштабных изменений.

Прежде всего следует отметить, что Стратегия обладает четкой структурой, которая сосредоточена на пяти основных сферах воздействия. Ими являются элементы или подсистемы дорожного движения (участники дорожного движения, транспортные средства, улично-дорожная среда), а также управление обеспечением БДД и реагирование на ДТП.

Повышение эффективности управления в области обеспечения БДД представлено в отдельном разделе и включает 34 направления, в рамках которых предполагается реализация запланированных мероприятий. Первое направление – обеспечение соответствия государственной политики в области БДД актуальным вызовам, рискам и угрозам – представляет собой методологическую и управленческую задачу высшего порядка. Ее суть заключается в создании механизма адаптации данной политики к меняющимся условиям среды, а, следовательно, в отказе от статичной модели управления. В современных условиях требуется преодоление традиционного отставания нормативного правового и технического регулирования от стремительных технологических, социальных и поведенческих изменений в сфере дорожного движения (таких как распространение средств индивидуальной мобильности, развитие высокоавтоматизированного транспорта, трансформация мобильности горожан и др.).

Решение этой задачи, на наш взгляд, должно заключаться в построении замкнутого цикла «мониторинг – анализ – прогноз – коррекция государственной политики». Разработка и реализация государственной политики в области обеспечения БДД должны вестись с учетом как текущей обстановки, так и сценариев ее будущего развития. Оперативное выявление вызовов, рисков и угроз БДД с последующим реагированием и принятием мер по их устранению или минимизации позволит повысить эффективность управленческой деятельности в данной сфере, сформировать фундамент для реализации иных направлений, предусмотренных Стратегией.

Совершенствование компетенции субъектов системы обеспечения БДД, повышение их заинтересованности в эффективном выполнении соответствующих функций также являются важными пунктами рассматриваемого документа. Современная реформа публичного управления, в ходе проведения которой были приняты новые законы (Федеральный закон от 21 декабря 2021 г. № 414-ФЗ «Об общих принципах организации публичной власти в субъектах Российской Федерации» и Федеральный закон от 20 марта 2025 г. № 33-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в единой системе публичной власти»), имеет непосредственное отношение к управлению в области обеспечения БДД и предусматривает перераспределение полномочий на региональном и муниципальном уровнях. Обеспечение БДД, наряду с дорожной деятельностью и организацией дорожного дви-

жения, с 1 января 2027 г. будет отнесено к группе полномочий, которые «могут осуществляться органами МСУ в целях обеспечения жизнедеятельности населения в соответствии с законом субъекта Российской Федерации», а при отсутствии такого закона осуществляются органами власти субъекта РФ [8]. Исходя из этого будет сформирована новая управленческая вертикаль, которая должна получить отражение в нормативных правовых актах в области обеспечения БДД, прежде всего – в Федеральном законе от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения».

Возвращаясь к содержанию раздела Стратегии «Повышение эффективности управления в области обеспечения БДД», следует отметить, что сформулированные в нем направления соответствуют выявленным в данной области вызовам, рискам и угрозам: отсутствие комплексного и системного подхода к реализации государственной политики в области обеспечения БДД, обусловленное в том числе недостаточной заинтересованностью отдельных субъектов системы обеспечения БДД, приоритетом решения узковедомственных задач и несогласованностью подходов к планированию и осуществлению соответствующей деятельности; несоответствие нормативно-правового и технического регулирования потребностям обеспечения безопасности дорожного движения [9] и др. Многие из обозначенных в документе вызовов, рисков и угроз существуют уже не первое десятилетие и являлись предметом научных исследований ученых-административистов [1; 2; 3].

Преодоление указанных недостатков системы управления в области обеспечения БДД невозможно без ее комплексной трансформации, фундамент которой заложен в Стратегии. Планируемые изменения затрагивают все элементы управленческой системы: от перераспределения функций и полномочий до развития кадрового обеспечения и системы мотивации.

Важнейшим условием трансформации является оптимизация ответственности субъектов обеспечения БДД, в том числе за счет реализации принципа неотвратимости наказания. Ответственность органов власти за несоблюдение требований по обеспечению БДД рассматривается наравне с ответственностью хозяйствующих субъектов и участников дорожного движения. Стратегия нацелена на переход от формального исполнения функций к повышению заинтересованности в достижении конкретного результата – снижения смертности в ДТП.

Также большое значение имеет создание иерархически выстроенных и устойчивых механизмов координации. Помимо наделения МВД России ролью координатора (п. 117 Стратегии), предполагается развитие системы коллегиальных органов (комиссий по БДД) на всех уровнях и, что важно, создание единой информационной системы управления, которая станет технической платформой для обмена данными и синхронизации действий в реальном времени.

Важность координации субъектов обеспечения БДД подчеркивается тем, что порядок их взаимодействия определен в самостоятельном разделе Стратегии. Ведомственно-изолированное управление, при котором каждый субъект решает узкие задачи в рамках своей вертикали, уже доказало свою неэффективность, порождая противоречивые решения, дублирование функций и пробелы в определении ответственности. Как отмечает К.С. Баканов, многие полномочия, связанные с обеспечением БДД и закрепленные за различными субъектами, «невозможно однозначно идентифицировать, поскольку их содержание в ряде случаев носит общий характер и не упоминает сферу БДД как сферу их применения. В результате не всегда возможно установить субъекты управления в сфере БДД, ответственные за невыполнение своих обязанностей» [4].

В государственном управлении велика роль контрольно-надзорной деятельности, которая также упоминается среди направлений Стратегии. Документ предлагает обеспечить вертикальную и горизонтальную синхронизацию осуществления контроля (надзора) – как по уровням управления (федеральному, региональному и муниципальному), так и по его видам, имеющим отношение к функционированию транспортного комплекса.

Отдельный блок направлений посвящен качественному преобразованию кадрового потенциала системы обеспечения БДД. Стратегия признает наличие кадрового дефицита и низкий престиж профессий работников транспортного комплекса. Предложенные в документе меры носят комплексный характер: от приведения штатной численности в соответствие с реальными потребностями обеспечения БДД и обновления квалификационных требований до работы над повышением статуса, оплаты труда, условий службы и социальных гарантий для сотрудников Госавтоинспекции и работников транспортной отрасли. Это свидетельствует о понимании того, что административные изменения и технологические новации не будут эффективны без наличия высококвалифицированных и мотивированных специалистов.

Наконец, Стратегия закрепляет расширение круга субъектов, участвующих в обеспечении БДД, за счет:

1) привлечения коммерческих организаций в качестве ответственных субъектов через механизмы стимулирования социальной

ответственности и интеграции принципов БДД в корпоративную культуру;

2) формирования партнерства с научным и экспертным сообществами как источниками инноваций и независимой оценки;
3) развития международного сотрудничества для обмена передовым опытом обеспечения БДД.

Комплекс предлагаемых изменений дополнен новой методологией управления, включающей следующие методы и подходы: проектное управление, риск-ориентированный подход, проактивный подход.

Проактивный подход – это «метод организации и осуществления мероприятий по обеспечению БДД, включающий в себя своевременное обнаружение и предотвращение угроз БДД до их наступления, в первую очередь на основе мониторинга дорожного движения, анализа, прогнозирования и моделирования ситуации в области обеспечения БДД, в том числе с учетом происходящих и смоделированных процессов, развития технологий и иных факторов, способных оказать влияние на БДД» [10].

Проактивный подход выступает ядром новой парадигмы, в которой фокус смещается с борьбы с последствиями ДТП на предупреждение их причин. Практическая реализация данного подхода потребует от органов власти перехода к мониторингу и предиктивной аналитике дорожной обстановки с использованием больших данных, геоинформационных систем и технологий искусственного интеллекта. В управленческом измерении это влечет за собой перераспределение ресурсов с карательной функции на аналитическую и профилактическую, а также необходимость развития новых компетенций у сотрудников.

Риск-ориентированный подход в Стратегии определен как «метод организации и осуществления мероприятий по обеспечению БДД, включающий в себя принятие мер на основе оценки рисков и угроз БДД в целях достижения максимального профилактического эффекта и оптимального использования ресурсов, задействованных в обеспечении БДД».

Риск-ориентированный подход позволяет обеспечить рациональное и экономически обоснованное распределение ограниченных административных и финансовых ресурсов. Приоритет в устранении выявленных рисков и угроз БДД влечет за собой изменения в организации и планировании деятельности субъектов обеспечения БДД, требуя создания юридически значимых методик оценки рисков и «дорожных карт» для их минимизации.

Под проектным управлением в области обеспечения БДД понимается «метод организации и осуществления мероприятий по обеспечению БДД, направленный на получение уникальных результатов по снижению смертности от ДТП в условиях временных и ресурсных ограничений» [11].

Проектное управление является организующим каркасом новой системы. С его помощью обеспечение БДД будет осуществляться не в рамках разрозненных ведомственных планов, а через управление портфелем конкретных проектов (например, «Ликвидация мест концентрации ДТП на федеральных трассах», «Создание безопасной школьной среды»), каждый из которых имеет четкие цели, бюджет, сроки, ответственных лиц и ключевые показатели, требующие достижения.

В дополнение к данным методам следует указать научный подход – хотя это понятие не употребляется в Стратегии, на протяжении всего ее текста подчеркивается роль научных разработок в обеспечении БДД, а одним из основных инструментов реализации Стратегии названы научные исследования.

Таким образом, новая методология позволит оптимизировать процесс обеспечения БДД за счет акцента на предупреждении и прогнозировании угроз, распределения ресурсов по наиболее востребованным направлениям, конкретизации организационных аспектов в проектном управлении, а также использовании научной основы для разработки и реализации мероприятий по обеспечению БДД.

Проведенный в настоящей статье анализ позволяет сделать вывод о том, что новая Стратегия знаменует собой отказ от ведомственно-разобщенной модели в пользу системного управления, активно использующего управление рисками и новые методологические подходы. Ключевым отличием от предшествующих документов является отсутствие приоритета воздействия на участников дорожного движения с целью обеспечения БДД. Комплексное рассмотрение системы дорожного движения и деятельности по обеспечению его безопасности, опора на лучшие зарубежные практики [5; 6] позволили составителям Стратегии перенести фокус внимания на совершенствование самой системы управления, формирование установки на внедрение технических и инфраструктурных решений, снижающих роль человеческого фактора.

Список литературы:

[1] Майоров, В.И. Государственно-правовое обеспечение безопасности дорожного движения в Российской Федерации: теоретико-правовые проблемы: монография / В.И. Майоров. – М.: Юрлитинформ, 2010. – 208 с.

[2] Антонов, С.Н. Законодательство Российской Федерации в области обеспечения безопасности дорожного движения (состояние и перспективы развития) / С.Н. Антонов, В.В. Кузин, А.Л. Левченко, А.Ю. Якимов // Административное право и процесс. – 2007. – № 4. – С. 2–5.

[3] Лукьянов, В.В. Безопасность дорожного движения / В.В. Лукьянов. – М.: Транспорт, 1983. – 262 с.

[4] Баканов К.С. Полномочия региональных органов власти и органов местного самоуправления в области обеспечения безопасности дорожного движения в условиях реформы публичной власти // Безопасность дорожного движения. – 2025. – № 3. – С. 18.

[5] Баканов К.С., Гордеева А.Д., Исаев М.М. Обзор международных зарубежных документов стратегического планирования в области обеспечения безопасности дорожного движения: учебное пособие. – М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2025. – 116 с.

[6] Печатнова Е.А., Кузнецов В.Н. Анализ особенностей успешных зарубежных стратегий по повышению безопасности дорожного движения // Вестник Прикамского социального института. – 2019. – № 3 (84). – С. 57–61.

[7] Указ Президента РФ от 14 ноября 2025 г. № 841 «Об утверждении Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» // Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

[8] Федеральный закон от 20 марта 2025 г. № 33-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в единой системе публичной власти» // Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

[9] Указ Президента РФ от 14 ноября 2025 г. № 841 «Об утверждении Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» // Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

[10] Указ Президента РФ от 14 ноября 2025 г. № 841 «Об утверждении Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» // Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

[11] Указ Президента РФ от 14 ноября 2025 г. № 841 «Об утверждении Стратегии повышения безопасности дорожного движения в Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» // Доступ из СПС «КонсультантПлюс».

References:

[1] Mayorov, V.I. State and legal support of road safety in the Russian Federation: theoretical and legal problems: monograph/V.I. Mayorov. - M.: Yurlit-inform, 2010. - 208 s.

[2] Antonov, S.N. Legislation of the Russian Federation in the field of road safety (status and development prospects)/S.N. Antonov, V.V. Kuzin, A.L. Levchenko, A.Yu. Yakimov//Administrative law and process. – 2007. – № 4. - S. 2-5.

[3] Lukyanov, V.V. Road Safety/V.V. Lukyanov. - M.: Transport, 1983. - 262 s.

[4] Bakanov K.S. Powers of regional authorities and local governments in the field of road safety in the context of public authority reform//Road safety. – 2025. – № 3. - S. 18.

[5] Bakanov K.S., Gordeeva A.D., Isaev M.M. Review of international foreign documents of strategic planning in the field of road safety: a textbook. - M.: PKU “NC BDD of the Ministry of Internal Affairs of Russia,” 2025. - 116 s.

[6] Pechatnova E.A., Kuznetsov V.N. Analysis of the features of successful foreign strategies to improve road safety//Bulletin of the Prikamsk Social Institute. – 2019. – № 3 (84). - S. 57-61.

[7] Decree of the President of the Russian Federation of November 14, 2025 No. 841 “On approval of the Strategy for improving road safety in the Russian Federation for the period up to 2030 and for the future until 2036 “//Access from SPS” ConsultantPlus. “

[8] Federal Law of March 20, 2025 No. 33-FZ “On General Principles of Organization of Local Self-Government in a Unified Public Authority System “//Access from SPS” ConsultantPlus. “

[9] Decree of the President of the Russian Federation of November 14, 2025 No. 841 “On approval of the Strategy for improving road safety in the Russian Federation for the period up to 2030 and for the future until 2036 “//Access from SPS” ConsultantPlus. “

[10] Decree of the President of the Russian Federation of November 14, 2025 No. 841 “On approval of the Strategy for improving road safety in the Russian Federation for the period up to 2030 and for the future until 2036 “//Access from SPS” ConsultantPlus. “

[11] Decree of the President of the Russian Federation of November 14, 2025 No. 841 “On approval of the Strategy for improving road safety in the Russian Federation for the period up to 2030 and for the future until 2036 “//Access from SPS” ConsultantPlus. «