

ИНСТРУМЕНТЫ РЕГИОНАЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ В СИСТЕМЕ МЕХАНИЗМОВ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (НА ПРИМЕРЕ АЛТАЙСКОГО КРАЯ)

- Гниденко** кандидат социологических наук,
Игорь начальник департамента по вопросам государственной службы и кадров,
Владимирович Администрация Алтайского края (656035, Россия, г. Барнаул, пр. Ленина, 59).
E-mail: altkadri@alregn.ru
- Ревягина** кандидат политических наук, заместитель декана факультета
Наталья дополнительного профессионального образования,
Григорьевна Южно-Российский институт управления – филиал Российской академии
народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ
(344002, Россия, г. Ростов-на-Дону, ул. Пушкинская, 70/54).
E-mail: fpk@uriu.ranepa.ru
- Влазнев** магистрант факультета политологии,
Валерий Южно-Российский институт управления – филиал Российской академии
Владимирович народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ
(344002, Россия, г. Ростов-на-Дону, ул. Пушкинская, 70/54).
E-mail: lareacher@mail.ru

Аннотация

В статье указывается, что при современном подходе к организации системы национальной безопасности потенциал региональных и муниципальных властей практически не учитывается. Непонимание необходимости включения региональных и муниципальных органов власти в систему национальной безопасности оборачивается недофинансированием этой деятельности. Это ведет к тому, что оптимальные показатели безопасности государства и граждан не достигаются. На примере использования инструментов целевых региональных программ по борьбе с преступностью и совершенствованию дорожного движения показано, что вовлечение регионов в эту работу не только приводит к достижению положительных социальных эффектов, но совершенствует работу государственных институтов.

Ключевые слова: национальная безопасность, региональная политика, программно-целевые инструменты, преступность, дорожно-транспортные происшествия.

Обеспечение прав граждан и их безопасности – одна из важнейших социально-экономических и демографических задач любого современного социально ответственного государства. В соответствии со ст. 2 Конституции Российской Федерации человек, его права и свободы являются высшей ценностью государства. Права и свободы человека и гражданина являются непосредственно действующими, определяют смысл, содержание и применение законов, деятельность законодательной и исполнительной власти, местного самоуправления и обеспечиваются правосудием (ст. 18 Конституции Российской Федерации) [1].

Таким образом, исходя из обозначенных приоритетов, в обществе должен быть создан эффективно действующий организационно-правовой механизм, позволяющий гражданину пользоваться существующим правовым и организационным порядком с целью фактической реализации своих прав и свобод. Очевидно, что особое место в этом механизме принадлежит системе институтов государственной власти и управления. При этом структуру данного механизма (достаточно условно) можно представить состоящей из двух блоков. Элементы первого должны гарантировать безопасность (прежде всего, право на жизнь и свободу граждан). Элементы второго блока формируют «набор свободы» – реальные возможности практической реализации права выбора в экономической, социальной, политической и других сферах жизни. При таком подходе гарантия безопасности имеет некоторый приоритет, так как создает важнейшую предпосылку для любого вида деятельности.

Реализуемая в настоящее время в Российской Федерации система национальной безопасности ориентирована, главным образом, на внешние угрозы в контексте системы международных отношений [2]. В соответствии с Федеральным законом «О безопасности» координацию деятельности по обеспечению безопасности осуществляют Президент Российской Федерации, а также формируемый и возглавляемый им Совет Безопасности [3].

В круг актуальных направлений национальной безопасности, обсуждаемых Советом национальной безопасности, главным образом, входят: антитеррористическая деятельность, военная и оборонно-промышленная безопасность, государственная и общественная безопасность, экономическая, международная и информационная безопасность [4].

При таком подходе потенциал региональных властей и муниципалитетов некоторым образом «выпадает» из общей системы по реализации задач в сфере национальной безопасности. Между тем, как представляется, он достаточно широк и актуален, как для решения вопросов первого (гарантия безопасности граждан), так и второго типа – непосредственная реализация ими своих прав и свобод.

В решении широчайшего спектра вопросов первого типа на региональном и местном уровнях особое место занимают органы внутренних дел – специально уполномоченные государственные органы, деятельность которых непосредственно направлена на охрану и защиту прав и свобод граждан [7]. Из всего многообразия проблем, которые призваны решать данные органы, на региональном уровне целесообразно возложить на них ответственность за борьбу с неорганизованной преступностью и правонарушениями, которые имеют массовый характер и социальную остроту. Особое место в системе обозначенных проблем занимают вопросы организации безопасного дорожного движения.

Данные, приведенные в таблице 1, показывают, что в результате ДТП ежегодно суммарно (временная нетрудоспособность и гибель) страна теряет около 100 тыс. человек. При этом специалисты утверждают, что по правилам отечественной статистики считаются погибшими только те, кто умер в течение семи дней непосредственно после ДТП – все, кто скончался позднее, в этот показатель не попадают. В такой ситуации, реальное число погибших от последствий ДТП в 3-4 раза больше статистических показателей [6]. Очевидно, что снижение смертности и травматизма в системе дорожного движения способствует решению демографических проблем, региональному развитию, поскольку аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный материальный и моральный ущерб как обществу в целом, так и отдельным гражданам. В соответствии с Концепцией демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года одной из важнейших задач является сокращение уровня смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий. Средствами достижения данной цели могут стать: повышение качества дорожной инфраструктуры, дисциплины на дорогах, организации дорожного движения, а также оперативности, качества оказания медицинской помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях на всех ее этапах [8].

Таблица 1

Статистика ДТП в Российской Федерации и их последствий в 2009-2015 гг. [5]

Показатель	май 2009 г.	май 2010 г.	май 2011 г.	май 2012 г.	май 2013 г.	май 2014 г.	май 2015 г.
Количество ДТП	66134	63579	61322	66410	63761	66484	62231
Количество погибших	8659	7498	7969	8474	7930	8641	7549
Количество раненных	82653	76780	76780	84677	81391	83779	78359

Очевидно, что правильнее всего, чтобы организацией подобной деятельности занимались региональные власти. При этом по данным того же официального сайта ГИБДД Российской Федерации [5], Алтайский край входит в число наиболее проблемных регионов со средним количеством ДТП на уровне около 2000 в год, в которых погибают более 200 человек и получают ранения более 2500 человек.

При обсуждении данной проблемы пришли к выводу, что изменение состояния аварийности в крае может быть успешно достигнуто путем продолжения активной работы на основе программно-целевого подхода в системе профилактических мероприятий по совершенствованию условий дорожного движения. Основанием для данного заключения стали результаты реализации целевой програм-

мы «Повышение безопасности дорожного движения в Алтайском крае в 2006 – 2012 годах», в ходе которой достигнуто сокращение на 35 % числа погибших в дорожно-транспортных происшествиях по сравнению с 2004 годом (с 628 до 407 погибших). После реализации указанной программы также отмечено сокращение по таким важным индикаторам, как тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий (-12,0%), социальный и транспортный риски (-30,0% и -50,0% соответственно).

В такой ситуации в декабре 2014 г. в Алтайском крае была принята Краевая программа, направленная на повышение показателей сохранения прав граждан и их безопасности на 2015–2020 годы [9]. При реализации Программы региональные власти сконцентрировались на двух направлениях работы – профилактике преступлений и иных правонарушений в Алтайском крае и повышении безопасности дорожного движения в регионе. При этом общий объем финансирования государственной программы составит 401492 тыс. рублей, из них на мероприятия по оптимизации практики дорожного движения запланировано 89400 тыс. рублей.

В качестве важных направлений работы в сфере дорожного движения определены: предупреждение противоправного поведения его участников, усиление контроля и надзора за выполнением установленных норм и правил, по оказанию своевременной помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях и др.

В сфере нормализации дорожного движения запланировано также совершенствование нормативно-правового, организационного и методического обеспечения деятельности в сфере безопасности дорожного движения; развитие системы предупреждения опасного поведения участников дорожного движения; развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов, повышение безопасности дорожных условий; развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

Достижение заявленных целей требует решения следующих задач:

- предупреждение опасного поведения участников дорожного движения;
- повышение эффективности деятельности органов, осуществляющих контрольные (надзорные) функции в области обеспечения безопасности дорожного движения;
- обеспечение безопасности участия детей в дорожном движении;
- развитие системы организации движения транспортных средств и пешеходов и повышение безопасности дорожного движения;
- развитие системы оказания помощи пострадавшим в дорожно-транспортных происшествиях.

Индикаторами (показателями) подпрограммы в сфере повышения безопасности дорожного движения, которые позволяют определить уровень эффективности реализуемых мероприятий, являются:

- сокращение числа лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий;
- число детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях;
- социальный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 100 тыс. населения);
- транспортный риск (число лиц, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, на 10 тыс. транспортных средств).

Реализация подпрограммы 2 будет способствовать достижению к 2020 году следующих результатов:

- сокращение числа детей, погибших в дорожно-транспортных происшествиях, до 15 человек;
- сокращение социального риска до 13,9% на 100 тыс. населения;
- сокращение транспортного риска до 3,9% на 10 тыс. транспортных средств.

Администрацией края сформулированы возможные риски реализации запланированных мероприятий. Среди них:

1) организационные риски (связаны с ошибками управления реализацией государственной программы, в том числе отдельных ее исполнителей, неготовностью организационной инфраструктуры к решению задач, поставленных государственной программой);

2) финансовые риски (связаны с финансированием государственной программы в неполном объеме как за счет бюджета Алтайского края, так и местных бюджетов). Данные риски возникают по

причине длительного срока реализации государственной программы;

3) непредвиденные риски (возникают в связи с возможными природными и техногенными катастрофами и катаклизмами, которые могут привести к снижению бюджетных доходов, ухудшению динамики основных макроэкономических показателей, в том числе повышению инфляции, снижению темпов экономического роста и доходов населения, а также потребовать концентрации средств краевого бюджета на преодолении последствий таких катастроф).

В рамках механизма управления реализацией программы предусмотрены прогнозирование, регулирование и координация рисков путем уточнения и внесения необходимых изменений в текущее финансирование государственной программы и подпрограмм. Однако, даже при наличии вероятности того, что, вследствие указанных рисков, цели программы не будут достигнуты, ее участники несут ответственность за качественное и своевременное выполнение запланированных мероприятий. Наиболее строгого внимания требуют: целевое и рациональное использование финансовых средств, своевременное информирование ответственного исполнителя и соисполнителей о проведенной работе и ее результатах.

Охарактеризованная нами программа совершенствования практики дорожного движения в Алтайском крае является лишь одним инструментом и, по сути, указывает лишь на одно из многих возможных направлений деятельности региональных властей в сфере повышения показателей безопасности жизни граждан, общества и государства.

Как можно было видеть, реализация программно-целевого подхода на региональном уровне позволяет добиться существенных достижений – реально снизить количество дорожно-транспортных происшествий, минимизировать их последствия. Примерно то же мы могли бы сказать и о реализации программы по борьбе с преступностью. Однако, как представляется, кроме улучшения статистики показателей, можно также говорить и о повышении качества работы государственного механизма, которое, распространяясь на другие направления деятельности государства, имеет синергетический эффект. Польза же от последнего, особенно в решении вопросов национальной безопасности, может быть чрезвычайно велика.

Таким образом, можно видеть, что грамотное применение органами государственной власти регионального уровня инструментов подобных программно-целевым средствам, способно существенным образом не только улучшать систему национальной безопасности, но и приводить к положительной динамике социальных показателей (например, снижение смертности и травматизма), а также способствовать улучшению качества государственного управления.

Литература

1. Конституция Российской Федерации.
2. Стратегия национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года. Утверждена Указом Президента Российской Федерации от 12 мая 2009 г. № 537 - <http://www.scrf.gov.ru/documents/1/99.html> - официальный сайт Совета Безопасности Российской Федерации (обращение - июль 2015 г.).
3. Федеральный закон «О безопасности», принят Государственной Думой 7 декабря 2010 года, одобрен Советом Федерации 15 декабря 2010 года - <http://www.scrf.gov.ru/documents/1/99.html> - официальный сайт Совета национальной безопасности (обращение - июль 2015 г.).
4. Официальный сайт Совета безопасности Российской Федерации <http://www.scrf.gov.ru> (обращение 17 сентября 2015 г.).
5. <http://www.gibdd.ru> – официальный сайт ГИБДД Российской Федерации (обращение 25 сентября 2015 г.).
6. http://statistika.ru/transport/2007/12/11/transport_9929.html – портал статистических данных.
7. Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-ФЗ «О полиции».
8. Указ Президента Российской Федерации от 09.10.2007 № 1351 «Об утверждении Концепции демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года».
9. Постановление Администрации Алтайского края от 19.12.2014 №573 «Об утверждении государственной программы Алтайского края «Обеспечение прав граждан и их безопасности» на 2015-2020 годы».
10. Указ Президента Российской Федерации от 12.05.2009 № 537 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года».

11. Постановление Правительства Российской Федерации от 03.10.2013 № 864 «О федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах"».
12. Постановление Правительства Российской Федерации от 15.04.2014 № 345 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности».
13. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 17.11.2008 № 1662-р «О Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года».
14. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года».

Gnidenko Igor Vladimirovich, candidate of sociological Sciences, head of Department of the Administration of Altai Krai on issues of state service and personnel (59, Lenin Ave., Barnaul, 656035, Russian Federation). E-mail: altkadri@alregn.ru

Reviagina Natalia Grigorevna, candidate of political Sciences, the Deputy Dean of the faculty of additional professional education; South-Russia Institute of Management – branch of Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (70/54, Pushkinskaya St., Rostov-on-Don, 344002, Russian Federation). E-mail: fpk@uriu.ranepa.ru

Vlaznev Valery Vladimirovich, undergraduate of faculty of political science, South-Russian Institute of management – branch of Russian Academy of national economy and public administration under the President of the Russian Federation (70/54, Pushkinskaya St., Rostov-on-Don, 344002, Russian Federation). E-mail: lareacher@mail.ru

THE INSTRUMENTS OF REGIONAL POLICY IN THE SYSTEM OF MECHANISMS OF NATIONAL SECURITY (ON THE EXAMPLE ALTAI REGION)

Abstract

The article States that in the modern approach to the organization of the national security potential of regional and municipal authorities practically ignored. Understanding the need to include regional and municipal authorities in the system of national security leads to underfunding of this activity. This leads to the fact that the optimal safety performance of the state and citizens are not achieved. For example, the use of tools regional target programs to combat crime and improve traffic it is shown that the involvement of regions in this work not only leads to the achievement of positive social effects, but improves the work of state institutions.

Keywords: national security, regional policy, targeted tools, crime, traffic accidents

References

1. Конституция Российской Федерации.
2. Стратегия национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года. Утверждена Указом Президента Российской Федерации от 12 мая 2009 г. № 537 - <http://www.scrf.gov.ru/documents/1/99.html> - официальный сайт Совета Безопасности Российской Федерации (обращение - июль 2015 г.).
3. Федеральный закон «О безопасности», принят Государственной Думой 7 декабря 2010 года, одобрен Советом Федерации 15 декабря 2010 года - <http://www.scrf.gov.ru/documents/1/99.html> - официальный сайт Совета национальной безопасности (обращение - июль 2015 г.).
4. Официальный сайт Совета безопасности Российской Федерации <http://www.scrf.gov.ru> (обращение 17 сентября 2015 г.).
5. <http://www.gibdd.ru> – официальный сайт ГИБДД Российской Федерации (обращение 25 сентября 2015 г.).
6. http://statistika.ru/transport/2007/12/11/transport_9929.html – портал статистических данных.
7. Федеральный закон от 07.02.2011 № 3-FZ «О полиции».
8. Указ Президента Российской Федерации от 09.10.2007 № 1351 «Об утверждении Концепции демографической политики Российской Федерации на период до 2025 года».
9. Постановление Администрации Алтайского края от 19.12.2014 №573 «Об утверждении государственной программы Алтайского края «Обеспечение прав граждан и их безопасности» на 2015-2020 годы».
10. Указ Президента Российской Федерации от 12.05.2009 № 537 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации до 2020 года».
11. Постановление Правительства Российской Федерации от 03.10.2013 № 864 «О федеральной целевой программе "Повышение безопасности дорожного движения в 2013 – 2020 годах"».
12. Постановление Правительства Российской Федерации от 15.04.2014 № 345 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Обеспечение общественного порядка и противодействие преступности».
13. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 17.11.2008 № 1662-р «О Концепции долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года».
14. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года».