

9. Про організаційне вдосконалення діяльності підрозділів митних органів, що здійснюють заходи з боротьби з контрабандою та порушеннями митних правил: Наказ Державної митної служби України від 17.06.2010 р. № 655 / [Електронний ресурс]. – Режим доступ: <http://zakon.nau.ua/doc/?code=v0655342-10>
10. Про затвердження Положення про Департамент боротьби з контрабандою, аналізу ризиків та протидії корупції ДМСУ: Наказ Державної митної служби України від 07.04.2011 № 289 // [Електронний ресурс]. – Режим доступ: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/МК110396.html
11. Про затвердження Порядку дій структурних підрозділів Київської регіональної митниці під час здійснення митного контролю товарів, країна походження або відправлення яких відноситься до країн «групи ризику»: Наказ Київської регіональної митниці від 31 жовтня 2001 р. № 1655 (офіційно не опублікований).

УДК 351.81 (477)

ФАКТОРНИЙ АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ МВС ІЗ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Доненко В.В., к.ю.н., професор

Дніпропетровський державний університет внутрішніх справ

У статті розглянуто питання становлення наукових поглядів щодо факторів, які впливають на діяльність МВС України як основного органу публічної влади щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. Визначаються проблеми в реформуванні МВС, оновленні змісту діяльності Державтоінспекції, формуються пропозиції щодо їх вдосконалення.

Ключові слова: безпека дорожнього руху, факторний аналіз.

Доненко В.В. ФАКТОРНИЙ АНАЛИЗ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МВС ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНЕГО ДВИЖЕНИЯ / Днепропетровский государственный университет внутренних дел, Украина

В статье рассмотрены вопросы становления научных взглядов на факторы, которые влияют на деятельность МВД Украины как основной орган публичной власти по обеспечению безопасности дорожного движения. Определяются проблемы реформирования МВД, обновления содержания деятельности Госавтоинспекции, формулируются предложения по ее совершенствованию.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, факторный анализ.

Donenko V.V. FACTORIAL ANALYSIS TO ACTIVITY MVS ON PROVISION OF SAFETY OF THE ROAD MOTION / Dnepropetrovsk state university of internal affairs, Ukraine

The article is devoted to the establishment of scientific looks at factors that influence to activity of the MIA of Ukraine as basic public power body ensuring traffic safety. Problems of reformation of the MIA, renewing of the contest of the State Automobile Inspection's activity are determined, suggestions for its improvement are formulated.

Key words: traffic safety, factor analysis.

У теперішній час необхідність забезпечити безпеку дорожнього руху, обумовлено певними факторами. Факторний аналіз постає інститутом дослідження проблем безпеки дорожнього руху, які дозволяють вивчити різні аспекти явищ, що сприятиме досягненню цілей та вирішенню поставлених задач, а в нашому дослідженні визначити основні напрямки діяльності МВС України по забезпеченню безпеки дорожнього руху [1]. “Фактор” – момент, суттєва обставина в будь-якому процесі, явищі.

Разом із тим, сукупність суспільних реалій, у якій відбувається в цілому діяльність МВС, у спеціальній літературі, в офіційних повідомленнях, висловах керівництва цього міністерства звичайно позначається поняттям “оперативна обстановка”. У системі МВС України термін “оперативна обстановка” є одним із найважливіших понять, яке широко використовується в практичній діяльності органів внутрішніх справ, нормативних і методичних документах, спеціальній літературі.

У самому широкому розумінні оперативна обстановка – це сукупність факторів зовнішнього і внутрішнього середовища органів внутрішніх справ, які визначають основні умови їх функціонування.

У літературі оперативна обстановка розглядається як система, що складається з двох основних компонентів – зовнішнього середовища (або зовнішніх умов) та внутрішнього середовища (або самого органу внутрішніх справ).

Під зовнішнім середовищем розуміють усі ті об'єктивно існуючі умови, у яких діє орган внутрішніх справ. У свою чергу, цей компонент розпадається на дві складові: соціально-економічні, політичні, демографічні, територіальні та інші фактори, які тією чи іншою мірою впливають на стан злочинності, форми і методи боротьби з нею; власне злочинність та інші правопорушення.

Інший компонент оперативної обстановки – внутрішнє середовище – це сам орган внутрішніх справ, який також має дві складові: сили та засоби органу внутрішніх справ (статика) і результати його діяльності (динаміка).

За таким підходом структурна модель оперативної обстановки, як бачимо, складатиметься з 4-х блоків. Таким чином, модель оперативної обстановки – це:

- 1) середовище (криміногенні та антикриміногенні фактори);
- 2) злочинність та інші правопорушення;
- 3) сили та засоби органу внутрішніх справ;
- 4) результати діяльності органу внутрішніх справ [2, с.201, 356, 418].

В адміністративно-правовій літературі в різні періоди питанням вдосконалення діяльності міліції, зокрема забезпеченню безпеки дорожнього руху присвячено чимало праць М. Ануфрієва, О.Бандурки, А. Берлача, І. Бородіна, В. Білоуса, І. Голосніченко, С. Гончарука, Т. Гуржія, Ю. Дубка, Р. Калюжного, А. Комзюка, В. Колпакова, О. Кузьменко, Є. Курінного, Ю. Кравченка, О. Негодченка, А. Подоляки В. Плішкіна, В. Петкова, С. Петкова, О. Остапенко, В. Олефіра, В. Розвадовський, В. Шкарупа; питання діяльності міліції: застосування заходів адміністративного примусу, адміністративної відповідальності, адміністративної діяльності досліджувалися Т. Коломоєць, В. Лук'янцем, Д. Приймаченком.

Тому ми маємо в арсеналі різні точки зору з приводу змісту даної дефініції, більшість з яких будується на характеристиці її як професійного, абстрактного на рівні прикладної відомчої ланки (наприклад, як сукупність важливих для організації діяльності ОВС факторів, у яких вони реалізують свої правоохоронні та правозастосовні функції. Утім із сутності забезпечення безпеки дорожнього руху випливає, що відомчий підхід звужує напрямки оцінки ефективності діяльності всіх суб'єктів забезпечення безпеки дорожнього руху, у тому числі і МВС, оскільки, по-перше, з реального середовища виокремлюється функціонування МВС із певним набором факторів, які перебувають за межами МВС; по-друге, оперативна обстановка презентується як окремі елементи впливу МВС, які існують мовби ізольовано від зовнішнього середовища. Своє місце як складового елемента займає і безпека дорожнього руху. Відомчий підхід може призвести до вивчення тільки одного елемента – кількості дорожньо-транспортних пригод або порушень правил дорожнього руху, а головним системоутворюючим зв'язком оперативної обстановки стане зв'язок між діяльністю ОВС та станом злочинності, безпеки дорожнього руху. Не відхиляючи можливості використання поняття оперативна обстановка при вирішенні практичних задач (наприклад, аналітичній роботі МВС), на наш погляд, до визначення “оперативна обстановка” варто застосувати комплексний підхід. У науковому середовищі часто використовується поняття “середовище”, складовою частиною якого є оперативна обстановка. У нашому контексті внутрішнє середовище ЗБДР (забезпечення безпеки дорожнього руху: органи законодавчої, виконавчої, судової влади, державні, громадські та інші організації та об'єднання громадян), невід'ємно пов'язані з зовнішнім середовищем (економічна, громадська безпека, безпека дорожнього руху, інформаційна та інші види безпеки тощо). При цьому внутрішнє середовище слід розглядати як динамічну частину організації, яка задля ефективного функціонування організації повинна своєчасно реагувати на фактори зовнішнього середовища. У самому широкому розумінні розглядати зовнішнє середовище можна як Всесвіт, але такий

підхід, безперечно ускладнює вирішення наукових та практичних задач. Отже, при дослідженні зовнішнього середовища її необхідно обмежувати певною сукупністю факторів, безпосередньо пов'язаних з тією чи іншою соціальною діяльністю. Враховуючи значення впливу безпеки дорожнього руху на національну безпеку, громадську безпеку, економічну безпеку та ту обставину, що в процес забезпечення безпеки дорожнього руху включено велике коло суб'єктів, включаючи Президента, Кабінет Міністрів, Верховну Раду, центральні органи виконавчої влади та інші, необхідно з урахуванням усіх факторів та обставин необхідно виокремити специфічні, притаманні цій сфері імперативи, які виступають детермінантами забезпечення безпеки дорожнього руху. Гадаємо, що при дослідженні проблем забезпечення безпеки дорожнього руху необхідно використовувати таку категорію, як "фактори середовища" (зовнішні та внутрішні), які впливають на діяльність МВС із забезпечення безпеки дорожнього руху.

Динамізм економічних, політичних, соціальних потреб сучасного суспільства висуває все нові та нові задачі правового опосередкування відповідних суспільних відносин [3, 37]. Розглядаючи поточний виклик соціально-економічному та демографічному розвитку України, ситуація із забезпеченням безпеки дорожнього руху заслуговує на особливу увагу. Так, відповідно Доповіді ВОЗ "Про стан безпеки дорожнього руху в світі" за показниками смертності в результаті ДТП Україна займає п'яте місце в Європі. Відповідно до розрахунків Всесвітнього банку економічні втрати України від втрат продуктивної робочої сили та необхідності реабілітації постраждалих в результаті ДТП становлять близько 5 млрд. доларів США (4% СВП) в рік. (Звіт всесвітнього банку "Протистояння "смерті на колесах": забезпечення безпеки дорожнього руху в Європі та Середній Азії"). Це навантаження на медицину, страхові компанії, державний та сімейний бюджет, при тому, що дефіцит пенсійного фонду становить 34 млрд. грн.. Щорічно погіршується демографічна ситуація при негативному коефіцієнті приросту населення. При гострому дефіциті пенсійного фонду та складній демографічній ситуації, коли на 14 млн. працюючих припадає 14 млн. пенсіонерів, щорічно більше 4 тис. гине від ДТП, більше 40 тисяч отримують тяжкі травми, 70% відсотків з яких стають інвалідами на все життя. За даними статистики Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України, за останні 20 років в результаті ДТП загинуло 137 тис. громадян України, тяжкі тілесні ушкодження отримало близько 1 млн. громадян, половина з яких залишилася інвалідами. Кількість загиблих у ДТП у нашій країні досягає 13 відсотків від загального числа загиблих у дорожньо-транспортних пригодах всієї Європи, тоді, коли кількість автомобілів становить всього 2% від всього європейського автомобільного парку. У результаті стану, який склався в сфері безпеки дорожнього руху гальмується розвиток туристичної галузі України. Так, за даними Європейської доповіді ВОЗ, наша країна визнана однією з самих небезпечних країн в Європі для водіїв. Ризик потрапити в ДТП в Україні в 5-6 разів вищий, ніж в Європейських країнах [4]. Особливо проблематичним цей факт постає напередодні Євро-2012.

У цілому сьогоднішня оперативна обстановка визначається наступними факторами: складною криміногенною обстановкою в країні, розмаїтістю загроз для особи та держави, зниженням життєвого рівня населення, демографічними проблемами, невизначеністю економічних, соціальних, політичних орієнтирів. Оперативна обстановка може бути класифікована як стабільна та нестабільна. Оскільки одним з важливих показників забезпечення безпеки дорожнього руху є показник дорожньо-транспортних пригод зі смертельними наслідками та шкодою завданою учасникам дорожнього руху. Та і оперативну обстановку в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху слід визначати в залежності від цих кількісних та якісних показників. В сфері забезпечення безпеки дорожнього руху є велика кількість показників, є єдина статистична картка показників дорожньо-транспортних пригод, їх наслідків, показники порушень правил дорожнього руху. Поза всяким сумнівом, головною соціальною характеристикою БДР є кількість загиблих та поранених унаслідок дорожньо-транспортних пригод. Згідно з даними Державного комітету статистики України, протягом 2005-2010 років на вітчизняних дорогах загинуло 42,2 тис. чоловік (7,2 тис. – у 2005 р.; 7,6 тис. – у 2006 р.; 9,6 тис. – у 2007 р.; 7,8 тис. – у 2008 р., 5,3 тис. – у 2009 р., 4,7 тис. – у 2010 р.), понад 0,3 млн. – отримали травми різного ступеню тяжкості: 63,0 тис. – у 2005 р.; 67,6 тис. – у 2006 р.; 88,1 тис. – у 2007 р.; 70,9 тис. – у 2008 р., 45,7 – у 2009 р., 38,9 – у 2010 р. За світовими мірками це далеко не найгірша статистика. Зокрема, в Індії та Китаї щорічна кількість жертв ДТП (йдеться

про летальні випадки) сягає 100 тис. чол., у Російській Федерації – 40 тис., у США – 35 тис., у Мексиці – 22 тис. “Валові” показники дорожнього травматизму в Україні перебувають на рівні таких розвинутих держав, як Японія (6,6 тис. загиблих щороку), Італія (5,7 тис.), Німеччина (5,0 тис.) [Там само]. Разом із тим, нами взято за основу найбільш суттєвий показник – кількість ДТП зі смертельними наслідками. Цей показник умовно можна уявити як вершину айсбергу, який складається з великої кількості самих різних порушень правил дорожнього руху, що призводить урешті-решт до посилення оперативної обстановки на шляхах, і збільшенню в арифметичній прогресії жертв унаслідок ДТП. Збільшується кількість правопорушень (зростає “айсберг”, який вже через свій розмір представляє небезпеку), тим більше стає верхівка (айсбергу) цього процесу, а рівно збільшується кількість жертв ДТП.

Постійне розширення автомобільного парку в Україні висуває перед державними органами підвищені вимоги щодо забезпечення безаварійності дорожнього руху, вирішення питань збереження життя та здоров'я його учасників. У соціальному механізмі дорожньо-транспортних пригод, які умовно можна вважати певною системою: водій – транспортний засіб – дорога, головним суб'єктивним чинником детермінації дорожньо-транспортних пригод є людина, водій транспорту. Сам факт визнання провідної ролі особистості, людини в етіології дорожньо-транспортних пригод, переважна більшість яких є наслідком правопорушень, що допускають учасники дорожнього руху, і в першу чергу водії, дозволяє нам, незважаючи на специфіку розглядуваного явища, зазначені пригоди ставити в один ряд з іншими асоціальними та антигромадськими проявами.

Формування громадської свідомості стосовно характеру дорожньо-транспортних правопорушень та їх соціальної небезпеки відбувається з очевидним запізненням. Проте специфіка дорожньо-транспортних пригод та адміністративно караних порушень правил дорожнього руху свідчать про їх безумовний взаємозв'язок та взаємообумовленість. Вчинювані з вини водіїв дорожньо-транспортні пригоди, чи то злочини, чи проступки, мають єдиний суб'єкт, об'єктивну сторону і в більшості випадків суб'єктивну сторону, їх супроводжують тотожні порушення правил дорожнього руху, а різняться вони лише за ступенем суспільної небезпеки, яка визначається тяжкістю наслідків, які настали. “Соціальний фактор” набуває особливого значення, а суспільна небезпека істотно зростає в ситуаціях, коли особи керують транспортними засобами, перебуваючи в стані наркотичного або алкогольного сп'яніння [5, 8].

Аналіз чинного законодавства в сфері забезпечення безпеки дорожнього руху, а також його ретроспективний аналіз свідчать про неможливість його удосконалення без переосмислення значення інституту адміністративної та кримінальної відповідальності за порушення діючих норм та правил.

Каменем спотикання для докорінного перегляду концепції адміністративної та кримінальної відповідальності до сих пір є точка зору, що основною причиною аварійності – порушення Правил дорожнього руху (при відповідному зростанні адміністративної та кримінальної відповідальності). Життя свідчить, що відійти від стереотипу досить важко. Протягом більш ніж 50 років під час врегулювання суспільних відносин у різних сферах чітко проглядався пріоритет держави над інтересами громадян, громадянина. За основу завжди покладалася гіпотеза про те, що основна причина ДТП (злочинів чи правопорушень) полягає в не законслухняній поведінці громадян, впливати на яких можна було шляхом посилення відповідальності. При цьому самим винуватцем ДТП, як правило, був водій механічного транспортного засобу, а не держава в особі відповідних органів, які повинні за своїм статусом та призначенням створювати цивілізовані умови для безаварійного функціонування складної антропологічної системи “дорожній рух”. Існує думка окремих вчених, що відповідальність за шкоду, яка вчинена джерелом підвищеної небезпеки, є аналог відповідальності страховика за шкоду страховим лихом застрахованому, тобто за непередбачуваний ризик учасників дорожнього руху в дорожньо-транспортній аварійності.

Однією зі складних загроз національної безпеки є правопорушення. Зазначене обумовлює потребу в реалізації заходів щодо протидії цій загрозі. Необхідність підкреслити, що Конституція України покладає цей обов'язок на державу та спеціально утворювані нею органи [6, 49]. Держава несе відповідальність за формування стратегії протидії правопорушенням, системі заходів та засобів вирішення цих проблем. Основні напрями правоохоронної діяльності держави та становлять зміст його політики в сфері протидії правопорушенням. Юридична

конструкція задач адміністративного права повинна бути сприйнята суспільством та владою, належним чином доктринально розроблена та змогла оптимізувати адміністративну політику, правотворчу та правозастосовчу практику, спираючись при цьому на підтримку суспільства. У той же час, якщо ж держава як суб'єкт управління не надає громадянам умов для нормального рівня життя, то в обмін отримує еквівалентне ставлення до самої себе у вигляді різного роду відхилень будь-яких державних пропозицій, у тому числі й позитивних для суспільства [7, 137-138].

Держава несе відповідальність за формування стратегії протидії правопорушенням, системи заходів та засобів вирішення цих проблем. Основні напрями правоохоронної діяльності держави становлять зміст його політики в сфері протидії правопорушенням. Юридична конструкція задач адміністративного права повинна бути сприйнята суспільством та владою, належним чином доктринально розроблена та змогла оптимізувати адміністративну політику, правотворчу та правозастосовчу практику, спираючись при цьому на підтримку суспільства.

Загроза безпеці – сукупність умов та факторів, які створюють загрозу життєво важливим інтересам особи, суспільства та держави. Вона є пізнавальною, об'єктивною, небезпечною, у зв'язку з можливістю нанесення шкоди. Забезпечення безпеки, “безпека руху, у свою чергу, є фактором забезпечення права громадян на життя і здоров'я. Іншими словами, цінність становить не сама по собі безпека руху, а те, що внаслідок її дотримання створюють умови для реалізації права людини на життя та охорону здоров'я”.

Реальна та потенційна загроза об'єкта безпеки може виходити від внутрішніх та зовнішніх джерел небезпеки. Запобігання загрозі включає в себе як безпеку загальних благ (захист конституційного і правового ладу держави та його правового порядку, суверенітету та територіальної цілісності, так і особи (захист особистих прав на життя, здоров'я, свободу, честь та гідність та майнову недоторканість).

Фактори середовища, які впливають на діяльність МВС, можна уявити у вигляді двох взаємодіючих та взаємообумовлених блоків. До зовнішніх факторів відносяться компоненти, які характеризують правопорядок в цілому та безпеку дорожнього руху зокрема, як об'єкт впливу МВС України: географічні, політичні, соціально-економічні та демографічні характеристики сфери обслуговування, настанови концептуального середовища, які визначають загальні соціально-політичні задачі, основні напрямки та характер діяльності МВС та інших державних та громадських організацій по забезпеченню безпеки дорожнього руху, а також стан і діяльність державних органів, громадських організацій, які взаємодіють з МВС по забезпеченню безпеки дорожнього руху. Якщо залучити кримінологічний підхід до перелічених факторів додаються інші (соціальні, соціально-психологічні та інші.)

До внутрішніх факторів відносяться компоненти, які показують стан МВС України (структуру, штатну чисельність та укомплектованість особовим складом, технічне оснащення, розстановку сил та засобів, а також діяльність з підтримання правопорядку (розкриття злочинів, розшук злочинців та автотранспорту, виявлення правопорушень, в тому числі і сфері БДР, адміністративно-юрисдикційна практика, ефективність застосування заходів адміністративного примусу та інше)

Зазначені фактори являють собою мовби “функціональні зони”, у яких концентруються основні внутрішні проблеми ефективності діяльності МВС у цілому та досліджуваному напрямку.

На підставі аналізу наукової літератури, фактори середовища можна також класифікувати на: політичні, юридичні, економічні, техногенні, соціально-культурні, злочинність та правопорушення

МВС України як не один центральних органів виконавчої влади, серед правоохоронних органів дуже “чутливе” до дії політичних факторів, оскільки ідеологічно та організаційно безпосередньо орієнтовані на підтримання існуючої політичної системи. У період доленосних перетворень для України, складних політичних, етнічних протистоянь слід констатувати про певну політичну стабільність такого важливого інституту як МВС України, що само по собі виступає одним із чинників забезпечення громадського порядку, незважаючи на неоднозначне ставлення до нього суспільства. Зміни, які відбуваються в правоохоронній сфері, нові політичні

та економічні реалії, слугують суттєвому впливу на стан правопорядку та діяльність МВС України з його забезпечення.

Однією з найбільш актуальних наукових проблем українського державотворення, що потребує системного аналізу та невідкладного вирішення, є якісне поліпшення організації та функціонування виконавчої влади. Адже загальновизнаною є думка, що саме органи виконавчої влади реалізують найважливіші функції держави. Одним із важливих напрямів розвитку держави на сучасному етапі є подальша реалізація здійснення адміністративної реформи з метою створення ефективної і результативної системи державного управління. Ця ключова передумова успішності інноваційних суспільних перетворень знайшла відображення в Указі президента України № 1085/2010 “Про оптимізацію центральних органів виконавчої влади” (ст.61). Підтримуючи позицію шановного вченого, звернемо увагу на вплив економічних факторів на процеси перетворень.

Значення економічних факторів пов'язане з впливом економічної ситуації в країні на стан МВС в цілому. Соціально-економічне положення країни суттєво впливає на рівень матеріального забезпечення, боєздатність та технічне обладнання. Незважаючи на деяку зовнішню стабільність у забезпеченні технічними засобами Державтоінспекції, принаймні у порівнянні з іншими службами, рівень забезпечення аналогічних правоохоронних структур розвинутих країн порівняти неможливо, навіть із деякими колишніми країнами СНД (Грузія, Литва). Сьогоднішні перетворення в Міністерстві внутрішніх справ мають за мету стратегічне оновлення цього правоохоронного органу, перш за все функціонально через скорочення неpritаманних цьому органу функцій, або перерозподіл між іншими центральними органами виконавчої влади, оптимізацією його структури, удосконаленням системи підготовки фахівців. Саме таким чином стоїть мета забезпечити належний рівень матеріального утримання особового складу міліції, який на сьогодні, на фоні зникнення майже всіх пільг не витримує ніякої критики. До мінімуму має бути скорочено кількість послуг, які надавалися міліцією, особливо Державтоінспекцією. Головна діяльність міліції повинна бути сконцентрована на попередженні правопорушень, надання допомоги громадянам.

У сучасній науковій літературі питання про реформування МВС розглядалися багатьма вченими, які пропонували різні варіанти від посилення ролі МВС у механізмі державного управління та розширення обсягу функцій, які воно виконує до кардинального реформування за рахунок передачі ряду функцій іншим органам виконавчої влади. На наш погляд, варіант посилення ролі МВС у механізмі державного управління неможливо визнати прийнятним з точки зору пріоритету забезпечення інтересів особи над інтересами держави. На наш погляд, з позиції збереження стабільного функціонування МВС переважніше варіант збереження діючої організаційної структури МВС за певним уточненням обсягу та змісту реалізуємих функцій, з подальшою трансформацією відповідно до існуючої правової доктрини держави та концепції адміністративної реформи.

У принципі такий варіант передбачували проекти, Концепції, Програм реформування та розвитку Міністерства внутрішніх справ, у яких було акцентовано увагу на мінімізації обсягу функцій, які реалізуються, їх конкретизації та раціональному розподілу між різними ланками МВС та інших міністерств та відомств. Не залишається без уваги створення Слідчого комітету, Антикорупційного бюро, на заваді стоїть тільки питання прийняття Кримінально-процесуального кодексу. Існують позиції певного кола науковців та практиків, які розглядають питання про організаційно-правове уособлення міліції, надання їй системності, цілісності. На їх думку, перетворення міліції в самостійний орган сприятиме визволенню від інкапсульованості під оболонкою ОВС, яка не сприймається населенням. Уявляється, що така точка зору заслуговує на увагу, оскільки дозволяє вирішити ряд питань: по-перше, ввести адміністративно-правовий статус міліції як системи державних органів виконавчої влади у відповідності з сучасним науковим тлумаченням органу виконавчої влади; по-друге, створити керовану систему державної міліції, яка б забезпечувала її присутність по всій території держави, тим самим врешті-решт вирішити проблему створення муніципальної міліції.

Поки законодавець та суб'єкти законодавчої ініціативи вирішують питання зі створенням муніципальної міліції, по всій країні іде процес під егідою голів обласних державних адміністрацій, міських голів створення структур паралельних правоохоронних утворень: “муніципальна гвардія”, “загони охорони” правопорядку”, “самозахисту” тощо

Наприклад, у Дніпропетровській області успішно існує муніципальна гвардія. Їх діяльність підпадає під громадські формування з охорони громадського порядку, втім превалювання функцій міліцейських, чи принаймні тяготінні до них, говорять про те, що подальша модель функціонування міліції має мати два блоки: центральний та муніципальний. Саме в муніципальному блоці мають бути сконцентровані функції ОГП, профілактики правопорушень, пропаганди та агітації, робота з неповнолітніми та безумовно діяльність із забезпечення безпеки дорожнього руху.

Утім це понесе за собою ряд проблем: по-перше, наявність великої кількості ієрархічних рівнів системи від центрального до рівня територіального місцевого самоврядування; по-друге, реалізація реформування потребує значної та тривалої законотворчої роботи, яка неминуче торкнеться чинного законодавства по всіх галузях права; по-третє, велика кількість паралельних апаратів потребує великих фінансових затрат із державного бюджету.

Зазначене свідчить про те, що немає та не може бути ідеальних варіантів перетворення МВС України, кожний із запропонованих існуючих варіантів та новостворених має свої позитивні та негативні сторони. Тому вони повинні бути ретельно проаналізовані та оцінені з урахуванням сучасних реалій та історичного досвіду.

ЛІТЕРАТУРА

1. Ожегов С.И. Словарь русского языка / Под ред. Н.Ю. Шведовой. – 14-е изд., стереотип. – М.: Рус.яз., 1983. – 816 с.
2. Плішкін В.М. Теорія управління органами внутрішніх справ: підручник / Плішкін В.М.; за ред. канд. юрид. наук Ю.Ф. Кравченка. – К.: Національна академія внутрішніх справ України, 1999. – 702 с.
3. Керимов Д.А. Методология права (предмет, функции, проблемы философии права) / Д.А. Керимов [2-е изд.]. – М.: Аванта, 2001. – 560 с.
4. Global status report on road safety: time for action // The official site of World Health Organization, 2009 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009.
5. Жулев В.И. Предупреждение дорожно-транспортных происшествий / В.И. Жулев. – М.: Юрид. лит., 1989. – 224 с.
6. Колпаков В.К. Адміністративно-деліктний феномен: монографія / В.К. Колпаков. – К.: Юрінком Інтер, 2004. – 528 с.
7. Лук'янець Д.М. Адміністративно-деліктні відносини в Україні: теорія та практика правового регулювання: монографія / Д.М. Лук'янець. – Суми: ВТД "Університетська книга", 2006. – 367 с.
8. Коломоєць Т.О. Новий етап в адміністративному реформуванні в Україні 2010 року – нагальна потреба державотворчого та правотворчого процесу / Т.О. Коломоєць, Н.В. Рибалко // Вісник Запорізького національного університету: збірник наукових праць. Юридичні науки: [у 2 ч.]. – Запоріжжя: Запорізький національний університет, 2011. – № 2. – Ч. 1. – С. 58-66.