Оглавление

Введение

1. Последнее десятилетие автомобилизации: руководитель и организация

2. Социологические исследования общественного мнения о ГАИ

3. Корректировка и урегулирование взаимоотношений между общественностью и Госавтоинспекцией

3.1 Разъяснительно-пропагандистская деятельность

3.2 Работа с общественностью

3.3 Совершенствование деятельности Госавтоинспекции по борьбе с преступностью и охране общественного порядка

3.4 Кадровое обеспечение и воспитание личного состава. Развитие контрольно-профилактической службы

Заключение

Список использованных источников и литературы

## Введение

Необходимость установить на дорогах какой-то порядок возникла с развитием гужевого транспорта. В России всерьез решили бороться за порядок на дорогах где-то в 17 веке. Принимались царские указы, издавались распоряжения градоначальников, запрещающие "ездить на резвых лошадях, бить нерасторопных прохожих плетьми и скверно браниться, ездить скоро и чинить всякие свисты..." С тех пор минуло немало лет. Многое изменилось...

30-е годы - начало массовой автомобилизации в стране. Встает вопрос о том, чтобы создать общесоюзный орган государственного надзора за эксплуатацией автомобильного транспорта. В июле 1936 года Совнарком утверждает положение о ГАИ в составе главного управления рабоче-крестьянской милиции НКВД СССР.

90-е года - в РФ отмечается рост дорожно-транспортных происшествий и числа пострадавших в них людей. Использование органами внутренних дел методов и форм влияния на обстановку с аварийностью, ориентированных на широкое применение мер административного воздействия, к кардинальным переменам не привело.

Возникла необходимость реформирования деятельности Госавтоинспекции. В июне 2003 г. Президент в своем Указе потребовал "принять меры по установлению единой системы правил, стандартов, технических норм в области безопасности дорожного движения" и переименовывает ГАИ в государственную инспекцию безопасности дорожного движения (ГИБДД), а также утверждает ее положение. И уже 1 июня министра МВД России издает приказ "О реформировании деятельности госавтоинспекции МВД России".

После принятия столь революционных документов изменения в лучшую сторону появились, но они пока малозаметны. По результатам изучения общественного мнения можно выявить наиболее острые проблемы в деятельности службы и наметить пути их решения.

Цель данной работы: исследование общественного мнения о ГАИ-ГИБДД

Соответственно цели поставлены и задачи:

изучить существующую ситуацию в органах Госавтоинспекции

определить проблемы в данной области

исследовать общественное мнение о ГАИ

наметить пути решения проблем и изменения ситуации.

Заявленная тема несомненно актуальна, поскольку одновременно с глобальной автомобилизацией появляются все новые проблемы и одна из самых первых - взаимоотношения населения с работниками ГАИ.

## 1. Последнее десятилетие автомобилизации: руководитель и организация

Наверное, глупо и наивно по личности руководителя судить обо всей организации. Тем более, если речь идет о службе, действующей на территории всей страны. Но куда денешься - привычка видеть в "начальстве" не просто штатную единицу, функцию, а нечто гораздо большее неискоренима. Может, кто и назовет это пережитком авторитаризма, но обывательское убеждение, что от руководителя зависит все и роль его определяющая, имеет под собой некоторое основание. А сомневающиеся пусть ответят, почему у наших чиновников вдруг возникают повальные увлечения то теннисом, то горными лыжами...

Так или иначе, интересно поискать взаимосвязь между стилем и результатом руководства. Особенно применительно к автоинспекции, работа которой на виду у каждого автомобилиста. Есть и повод: бессменный руководитель ГАИ - ГИБДД, занимавший свой пост десять лет при пяти министрах внутренних дел, ушел в отставку. В прошедшее десятилетие перемен, метаний, реформ, происходивших в стране, во главе автоинспекции стоял один человек. Куда вел он вверенное ему ведомство и к чему привел?

Образ "главного гаишника", в 1992 году возглавившего автоинспекцию России, - никак не вязался с ожидаемым. Не прямолинейный милиционер, нет - интеллигентный, остроумный, располагающий к себе человек. Едва вступив в должность, генерал-лейтенант удивил страну, проехав по ней инкогнито, дабы поймать нечистых на руку подчиненных. Было много шума. Хотя если трезво прикинуть: руководителю службы стало известно то, что знает в стране каждый автомобилист - немножко странная сенсация. И тем не менее, народ встрепенулся: неужели грядут перемены, неужели новый начальник наведет порядок, избавит нас от взяточников в милицейских погонах?

Перемены, действительно, не заставили себя ждать. Забытые было в конце восьмидесятых штрафные талоны возродились в начале 1993-го в виде временных разрешений. Снова водителей стали наказывать дважды за одно нарушение: штрафом и баллами. Опять в руках нечестных автоинспекторов появился мощный инструмент вымогательства взяток: за 15 баллов грозило лишение "прав" от трех месяцев до полугода и нарушители, чтобы избежать этого, готовы были раскошеливаться. И это решение инициировал человек, так убедительно говоривший о нарушениях в рядах ГАИ!

Кроме того, в КоАП РСФСР были внесены поправки, дающие в руки автоинспекции по сути дела неограниченные полномочия. Задержание автомобиля, изъятие удостоверений до уплаты штрафа, платные штраф-стоянки. Забыл водитель "права", его на полном основании можно выкинуть из машины, а ее забрать на коммерческую стоянку, пока не привезет документы.

Началась мода на платные парковки. Автоинспекция, следуя распоряжениям местных властей, расцветила наши города знаками, запрещающими остановку. В 1994 году в демократической России узаконили "блатные номера". Так называемые федеральные регистрационные знаки давали индульгенцию практически на любое нарушение Правил. А потом ввели и милицейские синие. При этом в течение многих лет начальник Государственной автоинспекции выходил в рейд. Сам генерал, как рядовой постовой, его заместители стояли на дороге и "тормозили" машины с "мигалками", федеральными номерами и всякими хитрыми пропусками. Они, невзирая на липа и должности, ловили незаконных "льготников".

Вообще, все, что происходило десять лет в нашей автоинспекции, было не просто двойственным. Автомобильную жизнь страны трясло, как в лихорадке! Ужесточение требований приводило к произволу (или угрозе произвола) со стороны автоинспекции, что, в свою очередь, вело к протестам водителей. В советские времена все ограничилось бы разговорами на кухне или в гараже. В девяностые на борьбу с неразумными или нарушающими права автомобилистов решениями поднимались журналисты, юристы, политики. И добивались своего.

Надо отдать должное автоинспекции, она не упорствовала. Признала рукописные, не заверенные нотариусом доверенности на управление автомобилем, не противилась продаже автомобилей по договору в простой письменной форме, запретила техосмотр "на дороге", отменила принятые было талоны токсичности и многое другое, о чем сегодня, может быть, не вспоминают, но что существенно и безосновательно осложняло нашу жизнь. И это, пожалуй, лучшее свидетельство движения ГАИ к демократичности, чем показательные ежегодные рейды ее начальника. Да, за прошедшее десятилетие Государственная автоинспекция России сделала заметные шаги к правовому устройству, хотя, кажется, стремилась к противоположному.

В конце концов новый КоАП, принятый Госдумой, отменил и временные разрешения, и эвакуаторы, и изъятие "прав", и многое, многое другое, что предлагали поборники закручивания гаек. И вот сегодня сотрудник ДПС организует движение и останавливает нарушителей, решение же об их виновности принимает суд. И это действительно настоящая революция в работе Государственной автоинспекции. К ней самой, впрочем, имеющая очень мало отношения.

На наших глазах произошел и еще один переворот. Его можно назвать коммерциализацией ГАИ. В общем-то, с наступлением рыночной экономики во всей стране деньги стали играть главную роль, все покупается и продается. Странно было бы ожидать иного от автоинспекции, сидящей на золотой жиле. Но такой размах... Долго перечислять общеизвестное смысла нет: можно купить "права" и медицинскую справку для их получения, в любом мало-мальски известном автосалоне приобрести регистрацию автомобиля, организовать "гаишное" сопровождение. А вот, пожалуй, самые масштабные решения: переименование в 2003 году ГАИ в ГИБДД, названное реформой (в чем она состояла, до сих пор никто не может толком объяснить). И введение инструментального технического осмотра.

Генерал Федоров рассказывал: суть реформы в том, что автоинспекторы станут помогать водителям. И эти благостные, но очень неконкретные намерения осуществлялись на совершенно конкретные и совсем не маленькие деньги. Что стало с намерениями - мы видим, а что с деньгами - догадываемся. Впрочем, поскольку вынуты не из нашего кармана, считать их не хочется. Зато техосмотр влетел в копеечку автомобилистам. Да, здесь тоже на словах все было правильно и разумно: состояние транспорта у нас - ни в какие ворота, надо за ним следить, контролировать. А "инструменталка" этому поможет. Результат: ТО - в руках неких фирм, взятки, отсутствие объективных результатов осмотра. Соответственно, никаких улучшений в техническом состоянии автомобилей.

Коммерциализация автоинспекции происходила явно и ее собственными стараниями. Демократизация - в основном, вопреки ее воле. Зачастую, как это было, например, с временными разрешениями, ГИБДД подчинялась решению Верховного суда. И в этом, вероятно, ответ на вопрос о том, что случилось в 2007 году. Произошел грандиозный (хотя, может быть, на первый взгляд незаметный) провал в деятельности автоинспекции и безопасности дорожного движения. Все началось с принятия зимой прошлого года главы 12 Кодекса об административных нарушениях РФ.

Да, специалисты ГИБДД и Минтранса явно переборщили в своих попытках вернуть новый КоАП во времена авторитаризма, предлагая в рассматриваемый Думой кодекс возврат баллов, эвакуаторов и прочие "прелести". В нынешнее время эти решения пройти не могли. И не прошли. Что само по себе, конечно, хорошо. Плохо другое: из стройного, взаимоувязанного документа вырвали куски. И он стал противоречивым, трудноисполнимым, нелогичным (о чем ЗР писал не раз).

Наверное, наиболее существенным недостатком нового кодекса стало отсутствие действенного механизма наказания нарушителей. Да, при старом кодексе этот механизм был бесконечно далек от нормального, правового.

Дисциплинированность водителей основывалась не на строгости и исполнимости Закона, а... на мздоимстве автоинспекторов. Главным рычагом оплаты штрафа было изъятие, по сути, в залог, "прав". В задержании водительских удостоверений одинаково не заинтересованы были и автомобилисты, и инспекторы, которые, к обоюдному удовольствию, "договаривались". Водители худо-бедно соблюдали Правила, материально заинтересованная автоинспекция ловила нарушителей.

И вдруг пусть и негодное, но более-менее устойчивое равновесие было нарушено. Как сегодня заставить водителя платить штраф - неизвестно. А главное, непонятно, какой смысл инспектору останавливать нарушителей. Тем более, не продумана ни доказательная база нарушений, ни система рассмотрения дел о нарушении Правил в суде. Что делать в такой ситуации ГАИ? По логике вещей - срочно ликвидировать образовавшиеся пробелы и противоречия в законодательстве, разработать новую методику работы сотрудников ДПС. Имея серьезный научный центр, выходы в правительство и Думу, это не так уж проблематично.

Вместо этого Госавтоинспекция предпочла... саботаж! Без всякой на то необходимости начальник ГУ ГИБДД запретил взимать штрафы на месте, хотя законодательство этого не требовало (до 1 МРОТ - пожалуйста!). И получилось, что наказать даже мелкого нарушителя можно только по протоколу. Писать полчаса бумагу, по которой водитель, может, еще и платить потом не будет, патрульным не хочется. А денег "на месте" им никто не предлагает. Вот и стала автоинспекция смотреть на нарушителей сквозь пальцы. У водителей, подстрекаемых иными СМИ и самой ситуацией на дороге, появилось чувство полной безнаказанности. Все это привело к провалу в безопасности движения. Впервые в истории Российской Федерации количество аварий за год настолько подскочило - сразу на двенадцать процентов.

Год 2008-й начинается снова с ГАИ, но уже без генерал-лейтенанта милиции Федорова во главе ее. Итог прошедшего бурного десятилетия автомобилизации подвести очень не просто. Все мы, и водители, и автоинспекция, стали другими, изменилась и страна Вместо полного слепого подчинения человеку в милицейских погонах - недисциплинированность на дорогах Вместо декларируемого взаимопонимания автомобилистов и ГАИ - противостояние, победу в котором одержать невозможно (что и показал, в частности, новый КоАП, в результате борьбы ставший похожим на лоскутное одеяло). Вместо власти Закона - главенство денег. И, несмотря ни на что - заметные шаги к демократизации взаимоотношений на российских дорогах

Есть ли во всем этом заслуга или, наоборот, вина человека, десятилетие возглавлявшего Государственную автоинспекцию? Вопрос неправомерен. Да и так ли уж важно понять роль в происходящем конкретного лица. Главное, наверное, в другом: нынешняя ГАИ - на пороге перемен не только из-за смены руководителя. Наша жизнь изменилась, и нужно, чтобы организация дорожного движения соответствовала ей. А еще лучше, направляла ее. И это - уже задача автоинспекции и ее нового начальника на будущее.

## 2. Социологические исследования общественного мнения о ГАИ

С начала реформирования ГАИ и переименования автоинспекции в ГИБДД прошло достаточно много времени. И оно, это время, показало, что реформа, к которой поначалу скептично отнеслись как автовладельцы, так и сами инспекторы, уже дала свои первые положительные результаты. Об этом свидетельствуют итоги опроса общественного мнения о деятельности ГИБДД. По результатам изучения общественного мнения можно выявить наиболее острые проблемы в деятельности службы и наметить пути их решения.

По мнению большинства респондентов слишком суровые наказания за нарушение правил дорожного движения являются основным недостатком в деятельности ГИБДД. Всего 5 человек из 100 опрошенных удерживает от нарушений правил боязнь быть наказанным.

Интересы дорожно-патрульной службы и водителя в сфере дорожного движения пока совпадают лишь частично.

Мнение о сотрудниках госинспекции сложится действительно хорошее, если водитель будет видеть лицо инспектора как можно реже, а этого можно достигнуть лишь тогда, когда блюститель законности и порядка для проверки документов будет останавливать водителя на стационарных постах при этом называть причину беспокойства, и не будет проверять техническое состояние транспортного средства при наличии талона о прохождении гостехосмотра.

Многое сделано, а предстоит сделать еще больше. Сегодняшние дела и заботы несравнимы с прежними ни по своим масштабам, ни по возможностям. ГАИ поменяла свое название, но от этого не изменилось ее предназначение. ГИБДД как и прежде подразделение милиции, а служба здесь особая. Призвана она защищать права и интересы участников дорожного движения.

С помощью анкеты, состоящей из девяти вопросов было опрошено 800 респондентов.

На вопрос "Изменились ли отношения инспекторов дорожно-патрульной службы к участникам движения в связи с реформированием деятельности службы ГИБДД?", 56 процентов опрошенных ответили положительно, 25 процентов считают, что отношения остались такими же, как прежде, и 18 процентов респондентов затруднились ответить на этот вопрос.

50 процентов отвечавших на этот вопрос видят отношение инспекторов ДПС к участникам дорожного движения доброжелательным и вежливым, 18 процентов - грубыми и нетактичными и 31 процент участников вопроса не определились в своем мнении.

"Соответствует ли сейчас сотрудник ГИБДД образу, достойному подражанию?" - на этот, несколько провокационный вопрос, положительно ответили 43 процента опрошенных автовладельцев, 18 процентов так не считают, 31 процент счел, что инспекторы ГИБДД стали более грамотными и вежливыми в общении и восемь процентов по-прежнему считают "гибэдэдэшников" бескультурными людьми.

Эксплуатируют свой транспорт без прохождения техосмотра, а именно этого касался один из вопросов анкеты, 25 процентов владельцев машин по причине отсутствия времени для прохождения осмотра, 43 процента - из-за материального затруднения, шесть процентов не считают достойным своего внимания наказание за этот вид нарушения, а 20 процентов не знают, почему они не проходят техосмотр. Кстати, всего у 25-ти процентов опрошенных сотрудники ГИБДД проверяли исправность автомобиля, прошедшего гостехосмотр.

75 процентов респондентов анкеты считают, что инспекторы ГИБДД компетентны и профессиональны в выполнении своих служебных обязанностей, 12, 5 процента имеют противоположное мнение и столько же не смогли ответить на вопрос.

Самый же коварный вопрос анкеты - "Злоупотребляли ли сотрудники ДПС при оформлении правонарушений своим положением?" - получил всего шесть процентов положительных ответов против 94-х процентов отрицательных. Так что, резко негативное отношение курян к гаишникам за последний год сменилось на положительное - к инспекторам ГИБДД. И это не может не радовать, ведь от взаимоотношений всех участников дорожного движения зачастую зависят жизни сотен людей.

Фонд "Общественное мнение" констатирует тот факт, что в России не любят ГАИ - ГИБДД. Большинство россиян относятся к милиции негативно, передает российское информационное агентство "Интерфакс". Таковы результаты всероссийского опроса городского и сельского населения, проведенного 29 июня фондом "Общественное мнение".

Опросив 1500 человек, организаторы акции выяснили, что в качестве типичного современного милиционера большинство россиян описывают человека, не соответствующего возложенным на него обязанностям. Так, 48 процентов россиян считают, что отечественная милиция плохо справляется со своими обязанностями, 38 процентов - удовлетворительно, и только восемь процентов - хорошо.

При этом 20 процентов опрошенных считают, что современный работник ГАИ - прежде всего взяточник, 11 процентов полагают, что он человек "наглый, беспардонный, грубый", "агрессивный, злой", "бездушный", "беспринципный" и "бессовестный"; еще 11 процентов считают типичного сотрудника ГАИ "бездельником", "безынициативным" или "малограмотным и случайным человеком", а восемь процентов опрошенных утверждают, что типичный гаишник сам является преступником, так как "не соблюдает закон", "участвует в преступных группировках", "ворует все что можно".

У 18 процентов из 25 процентов россиян, имевших в последние два-три месяца дело с сотрудниками ГАИ, остались от этого общения в основном неприятные воспоминания, и лишь семь из 25 процентов вспоминают об этом без негативных эмоций.

Результаты социологического исследования на предмет деятельности ГИБДД с точки зрения общественного мнения.

Для того чтобы "народная картина" получилась наиболее полной и объективной, социологическая служба округа разработала анкеты и структуру выборки. Было опрошено 3000 человек от 18 лет и старше, среди которых 1530 мужчины и 1470 женщин.

Любопытно, что по-прежнему твердый "неуд. ", с точки зрения общественного мнения, заслуживает работа сотрудников теперешней ГИБДД. В "номинации" самых непопулярных они "завоевали" рекордное количество процентов - 27. (Хотя улучшение здесь все-таки есть: в феврале недовольных деятельностью ГИБДД было 35 процентов)

Конечно необходимо принять меры и провести более подробное исследование общественного мнения, чтобы выяснить, что конкретно имели в виду граждане, когда ставили "неуд. ", - качество несения службы сотрудниками или грубость персонала, а может, график их работы или что-то другое?

## 3. Корректировка и урегулирование взаимоотношений между общественностью и Госавтоинспекцией

С целью урегулирования отношений между общественностью и работниками ГИБДД следует провести ряд мероприятий, направленных на улучшение внутриорганизационной структуры ГИБДД, а также на работу с общественностью. В приложении 3 к приказу МВД России от 9 сентября 2002 г. №59 предложены основные положения проекта концепции дальнейшего развития и совершенствования деятельности Госавтоинспекции на период 2002-2005 гг. Приведем некоторые из них, относящиеся к нашей теме.

Основные положения проекта Концепции развития Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Российской Федерации (далее - ГАИ) разработаны с учетом положений Концепции развития органов внутренних дел и внутренних войск МВД России до 2005 года. Федеральной целевой программы обеспечения безопасности дорожного движения в России, проекта Концепции государственной транспортной политики Российской Федерации.

Государственная система обеспечения безопасности дорожного движения включает в себя разработку и принятие соответствующих правил и других норм по безопасности, обучение соблюдению этих норм, убеждение в целесообразности их соблюдения, а при необходимости - принуждение к соблюдению этих норм, опирающееся на силу закона. Положение о Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Российской Федерации определяет место и роль этой службы в государственной системе обеспечения безопасности дорожного движения, устанавливая, что на ГАИ возлагается государственный контроль за соблюдением правил, нормативов и стандартов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Концепция развития органов внутренних дел и внутренних войск МВД России до 2005 года устанавливает, что в текущем периоде, ближайшей и отдаленной перспективе, предполагается в полном объеме сохранить компетенцию ГАИ.

Цель предлагаемых мероприятий - укрепить и развить деловое сотрудничество со всеми субъектами обеспечения безопасности дорожного движения, расширить взаимовыгодное международное сотрудничество; повысить уровень подготовки кадров, обеспечить высокий профессионализм и воспитание личного состава ГАИ в духе непримиримости к правонарушителям, умышленно создающим угрозу жизни и здоровью участников дорожного движения, справедливости в применении мер правового воздействия, внимательного отношения к гражданам, оказание им всесторонней помощи.

## 3.1 Разъяснительно-пропагандистская деятельность

Приоритетными направлениями развития и совершенствования разъяснительно-пропагандистской деятельности на текущий период и ближайшую перспективу должны стать:

организация системы правового дифференцированного информирования разных социальных и возрастных групп населения о действующем законодательстве, о решениях, принимаемых органами власти, по деятельности ГАИ и в целом по обеспечению безопасности дорожного движения;

повышение эффективности профилактики детского дорожно-транспортного травматизма (активизация деятельности отрядов юных инспекторов движения, подготовка методических пособий, рекомендаций для детских учреждений и школ, реализация планового механизма проведения профилактических мероприятий в детских дошкольных учреждениях, школах, лицеях и т.д.);

проведение общегосударственных и региональных смотров безопасности дорожного движения; образование под эгидой Правительственной комиссии Российской Федерации по обеспечению безопасности дорожного движения постоянного Комитета по проведению ежегодной “Недели безопасности дорожного движения в России”;

регулярное изучение с привлечением специализированных организаций общественного мнения, разработка на основе этого изучения управленческих решений по совершенствованию деятельности ГАИ;

создание специальной телепрограммы на Российском телевидении для популяризации деятельности ГАИ, обсуждения наиболее острых и актуальных проблем общественных отношений в сфере безопасности дорожного движения;

систематическое проведение региональных и общероссийских конкурсов телерадиопрограмм и публикаций в прессе, а также тематической печатной продукции на лучшее освещение проблем в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;

активизация внедрения новых форм пропаганды безопасности дорожного движения путем использования рекламы на городском пассажирском транспорте, улицах и дорогах, телевидении;

формирование постоянного актива представителей средств массовой информации, творческих коллективов и организаций, объединившихся на основе общности интересов для улучшения деятельности ГАИ, совершенствования условий и безопасности движения.

## 3.2 Работа с общественностью

Наиболее приоритетными направлениями взаимодействия ГАИ с общественностью должны стать возрождение и дальнейшее развитие форм и методов совместной деятельности.

В этих целях:

планируется подготовить предложения по решению вопросов привлечения общественности, в том числе гаражно-строительных кооперативов, фондов и т.д., к совместной с ГАИ работе по предупреждению ДТП;

получат дальнейшее развитие общественные советы при ГУГАИ МВД России и аппаратах ГАИ МВД, ГУВД, УВД субъектов Российской Федерации, институты общественных автоинспекторов, повысится их роль по подготовке рекомендаций при принятии управленческих решений по обеспечению безопасности дорожного движения и совершенствованию деятельности ГАИ;

будет активизировано взаимодействие с Всероссийским обществом автомобилистов (разработка совместных планов работы по предупреждению ДТП среди индивидуальных владельцев автомототранспорта, проведение совместных семинаров-совещаний по актуальным проблемам обеспечения безопасности дорожного движения, организация массовых профилактических мероприятий, рейдов, “круглых столов” и т.д.).

На втором этапе (до 2005 г) предполагается разработка предложений о проведении Всероссийского съезда общественных формирований для выработки долгосрочной Программы взаимодействия с ГАИ по предупреждению дорожно-транспортного травматизма.

## 3.3 Совершенствование деятельности Госавтоинспекции по борьбе с преступностью и охране общественного порядка

На текущий период и ближайшую перспективу деятельность ГАИ должна быть ориентирована на повышение роли службы в борьбе с преступностью, организации и проведении работы по розыску транспортных средств.

На первом этапе планируется: обеспечить повышение результативности целевых и специальных мероприятий по обеспечению общественной безопасности в сфере дорожного движения, борьбы с преступностью, связанной с использованием автомототранспортных средств; сосредоточить усилия личного состава ГАИ и контрольных постов милиции на проверке разыскиваемого автомототранспорта, выявлении поддельных и похищенных документов, государственных регистрационных знаков, а также лиц, находящихся в розыске; создать на федеральном и региональном уровнях эффективную систему анализа процессов в сфере преступных посягательств на транспортные средства и перевозимые грузы, грабежей и разбойных нападений на водителей.

До 2005 г. намечается: завершить создание межрегиональной оперативно-поисковой заградительной системы контрольных постов милиции, межрегиональных и региональных центров автоматизированной информационно-поисковой системы розыска автотранспортных средств. Обеспечить каждый контрольный пост компьютерной техникой, средствами связи, позволяющими наряду с решением задач по обнаружению разыскиваемого транспорта, использовать базы данных криминальной информации о разыскиваемых лицах и оружии; внести в действующее законодательство нормы, устанавливающие порядок задержания, изъятия, хранения и возврата транспортных средств, а также порядок лишения физических и юридических лиц права собственности на транспортные средства с измененной или уничтоженной заводской маркировкой с их изъятием в доход государства либо утилизацией, установление более простого правового механизма признания бесхозным такого автомототранспорта, а также его реализацию или утилизацию; нормативно урегулировать вопросы нанесения обязательной дополнительной маркировки транспортных средств и агрегатов с уничтоженной, измененной или неустановленной маркировкой.

## 3.4 Кадровое обеспечение и воспитание личного состава. Развитие контрольно-профилактической службы

На текущий период и ближайшую перспективу предстоит качественно улучшить состояние кадровой работы.

Приоритетными направлениями должны быть:

организация расстановки кадров в соответствии с квалификационными требованиями, повышение ответственности руководителей всех уровней за организацию работы личного состава, значительное повышение эффективности работы с резервом кадров на выдвижение и совершенствование работы с руководящим составом;

поэтапное доведение штатной численности подразделений ГАИ до уровня научно обоснованных нормативов;

повышение эффективности первоначальной подготовки рядового и младшего начальствующего состава путем создания целевых учебных центров ГАИ МВД, ГУВД, УВД субъектов Российской Федерации, организации обучения по новым учебным планам, предусматривающим специфику службы и знания в области права, психологии, педагогики, организации дорожного движения, автотехники, борьбы с преступностью;

проработка вопроса о создании на первом этапе (до 2005 г) трех факультетов ГАИ в образовательных учреждениях высшего профессионального образования МВД России с перспективой увеличения их количества до десяти;

повышение квалификации руководящего состава ГАИ, особенно по психолого-педагогической и управленческой подготовке, на базе Академии управления МВД России, Орловского юридического института МВД России и Ижевского филиала Российского института повышения квалификации МВД России. Планируется ввести спецкурс “Основы организации воспитательной работы с личным составом” и разработать тему по социальной психологии и социологии (в том числе подготовить методики по изучению общественного мнения о деятельности ГАИ);

разработка программ психологической подготовки работников ГАИ, в том числе на базе специальных учебных полигонов по практической отработке действий в экстремальных ситуациях, организация кабинетов психологической разгрузки;

расширение тематики учебных планов курсов переподготовки и повышения квалификации специалистов ГАИ как в образовательных учреждениях МВД России, так и в гражданских высших учебных заведениях;

разработка и внедрение в практику дифференцированной системы стимулирования деятельности каждого сотрудника. Внедрение механизма состязательности, проведение соревнований, конкурсов на звание лучшего работника по линиям деятельности, обеспечение оптимальных условий для развития наставничества, активизация деятельности общественных формирований (ветеранских организаций, судов чести, фондов и союзов) для работы с кадрами;

проведение гласных, негласных проверок и целевых операций по контролю за выполнением личным составом должностных обязанностей, выявление и документирование неправомерных действий;

установка в подразделениях ГАИ телефонов доверия с информированием об этом населения;

повышение эффективности служебных расследований по каждому факту неправомерных действий;

обеспечение реализации в полном объеме установленных законодательством социальных и правовых гарантий сотрудников ГАИ, инициирование решения вопросов по совершенствованию системы социальной защиты личного состава.

## Заключение

ГИБДД - служба особая и, безусловно, нужная. И цели, преследуемые сотрудниками инспекции, самые благородные. Но так как решение инспектора касается каждого водителя непосредственно, отношение общества к ГИБДД, мягко говоря, довольно сложное. В народе существуют тысячи историй, так или иначе связанных с ГАИ. ГИБДД должна помогать, а не карать. Вряд ли кто сомневается, что ГИБДД - необходимая служба. Кто-то же должен следить за порядком на дорогах, управлять движением, решать возникающие проблемы на трассах. Но, к сожалению, в последнее время в ГИБДД пришло очень много беспринципных и бесхарактерных. Они считают, что любой водитель или пешеход, которого они остановили, заведомо ниже их по положению, едва ли не второсортная личность. Хамство, очевидное мздоимство, практикуемые сейчас, недопустимы. Образ работника ГИБДД стал нарицательным: не случайно герои анекдотов - ГИБДДэшники - сплошь алчные вымогатели и беспредельщики.

Дело в том, что количество машин на наших улицах увеличилось многократно. А сами дороги остались прежними. Работникам ГИБДД уследить за каждым нарушителем практически невозможно. Многие этим и пользуются, чувствуя свою безнаказанность. Ужесточать карательные меры - бесполезно. Этот способ ни у нас не работает, ни за рубежом. Класть "лежачего полицейского" тоже не следует. Их и так уже очень много: и где надо, и где не надо. А вот плотней работать с дорожной службой - необходимо. Ведь очень много аварий происходит из-за плохого состояния дорог.

## Список использованных источников и литературы

1. Бычковских И.В. Я сама… или как общаться с гаишником // Автомобилист - Новосибирск, 2007, №7.
2. Варшавская Е. Десятилетие имени Федорова. Госавтоинспекция России: попытка ретроспективы // За рулем. - М., 2008, №3. С.16-18.
3. Дементьев В.А. Женщина за рулем // Автомобилист - Новосибирск, 2007, №4.
4. Демин П.А. Социологическое исследование. - Екатеринбург, 2004.
5. Зыкова А.С. Госавтоинспеция: проблемы и перспективы. Сборник текстов - Екатеринбург, 2007.
6. Косолапова А.В. Общественное мнение о работе Госавтоинспекции. Сборник текстов - Екатеринбург, 2007.
7. Куренкова О.С. ГАИ-ГИБДД: за и против // Альянс-Пресс - Южноуральск, 2007, №10.
8. Макеенко А.А. ГАИ: прошлое и будущее. Сборник текстов - Екатеринбург, 2007.
9. Максимова Е.И. Автомобилизация - быть или не быть? - Нижний Новгород, 2006.
10. Мендра А. Основы социологии: Учебное пособие для вузов/ Пер. с фр. Пучковой Е.О. - М.: Nota Bene, 2005. - Глава 9.
11. Общественное мнение. Социологические исследования 2007 г. / Под ред. Якубова М.Н. - М., 2007.
12. Шукшин С.Н. Руководство для автолюбителя - Новосибирск, 2005.