**Содержание**

Введение……………………………………………………………………………...3

1. История развития ГИБДД в 1945 -1955 гг…………………………………...4-12

2. История развития ГИБДД Оренбургского края……………………………13-19

3. Концепции развития ГИБДД………………………………………………..20-23

Заключение……………………………………………………………………….…24

Список использованной литературы……………………………………………...25

**Введение**

3 июля 2006 года Государственной автомобильной инспекции МВД России и ее правопреемнице - ГИБДД исполняется 70 лет. Созданная в сложные и противоречивые 30-е годы в ответ на насущные потребности автомобилизации страны, она прошла не легкий путь. И в довоенный период, и в трудные годы Великой Отечественной войны, и в послевоенные десятилетия Госавтоинспекция делала все от нее зависящее для обеспечения безопасности дорожного движения. Сохранение жизни, здоровья советских и российских граждан всегда было главной для ГАИ-ГИБДД задачей, которую ее работники решали с честью. Десятки тысяч человек, даже не подозревая об этом, обязаны им судьбой. Судьбой, которая могла бы сложиться трагично, не будь Госавтоинспекции.

ГАИ-ГИБДД - это часть милиции, поэтому невозможно говорить об истории ГАИ, не изучив деятельность милиции по обеспечению безопасности дорожного движения, осуществлявшуюся с момента создания самой милиции. История ГАИ-ГИБДД самым тесным образом переплетена с развитием автомобильного транспорта, дорожного строительства, с историей всей государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения.

История ГАИ-ГИБДД - это не только исторические закономерности, события, даты. Это, прежде всего, люди, посвятившие себя сложной, но очень нужной и благородной профессии.

**1. История развития ГИБДД в 1945 -1955 гг.**

На пешеходов и непешеходов люди разделились сразу, как только первые из древних оседлали животных, имеющих более резвые, чем у человека, ноги. И с тех же времен у людей начались неприятности на дорогах.
    С появлением первых "самоходных" экипажей - автомобилей - проблемы только усугубились, а первые дорожно-транспортные происшествия заставили власти относиться к порядку на дорогах со всей серьезностью.
    В России выходили специальные указы об ограничении скорости движения экипажей и о запрещении подачи звуковых, точнее, голосовых сигналов в ночное время. Но все эти попытки борьбы с лихачеством на дорогах и с другими нарушениями спокойствия носили эпизодический, случайный характер.

Когда в больших городах автомобили начали изрядно досаждать пешеходам, были приняты специальные законы: 10 июня 1920 г. В.И.Ленин подписал Декрет СНК "Об автодвижении по г. Москве и ее окрестностям", который предусматривал введение определенных требований к автомобильному транспорту и водителям: автомобили регистрировались, снабжались госномерами, а их использование специально оговаривалось, водители же должны были иметь удостоверения и путевые листы. Кроме того, устанавливалась предельная скорость движения легковых автомобилей и мотоциклов до 25 верст в час, грузовиков - до 15 верст в час. Но самое главное - декретом предусматривалось создание специального органа, контролирующего соблюдение Правил движения и эксплуатации автотранспорта - автоинспекции. Милиция и другие органы власти обязаны были помогать инспекторам в выполнении ими служебных обязанностей.

Для начала у постовых милиционеров появилась вещь, которая и по сей день является символом автоинспектора, - жезл регулировщика. Административно-организационным отделом ГУРК НКВД 22 ноября 1922 г. была утверждена "Инструкция постовому милиционеру о порядке пользования жезлом", в которой говорилось, что в "целях правильного регулирования уличного движения всем постовым милиционерам вручаются жезлы (длиной около 11 вершков красного цвета с желтой рукояткой)".

К началу 30-х годов в Советской России были построены и действовали сразу несколько автомобильных заводов. Бурная автомобилизация привела к росту ДТП с участием автотранспорта, что потребовало принятия уже серьезных мер. 16 сентября 1930 года НКВД РСФСР издал циркуляр N 454, в котором начальникам административных отделов областей предлагалось обратить внимание на обеспечение безопасности на дорогах.
    Но нужны были типовые правила. Таковые были утверждены приказом начальника ГУРКМ 11 декабря 1931 г.

До этого времени местные Советы разрабатывали свои правила уличного движения, добавляя в них, так сказать, местный колорит. Пример тому - "Правила о порядке движения и пользования автомобилями и мотоциклами", утвержденные СНК Карелии еще 15 ноября 1926 г. Эти правила, в частности, ограничивали скорость движения всех видов транспорта до 25 км/час в городе, до 40 - вне города и до 50 км/час - на прямом шоссе. Кроме того, до самой тихой скорости ограничивалось движение транспорта с наступлением темноты, в условиях плохой видимости, в узких местах, при поворотах, переезде через мосты, железнодорожные пути и ворота, на спусках. Правила призывали водителя активно использовать звуковые сигналы для предупреждения пешеходов и совсем не пользоваться ими при встрече с животными. И категорически запрещалась правилами езда на автомобилях и мотоциклах наперегонки.

Впрочем, самодеятельность в принятии правил дорожного движения на уровне местных Советов продолжалась еще долго, вплоть до января 1961 г., когда были утверждены единые общесоюзные ПДД.

15 мая 1933 г. появились "Правила движения автомобильного и гужевого транспорта по дорогам СССР", утвержденные ЦУДОРТРАНСом (Центральным управлением шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта) и согласованные с Главным управлением рабоче-крестьянской милиции при ОГПУ. А 2 июля этого же года Всесоюзным комитетом при СТО был утвержден ГОСТ 5802 "Знаки сигнальные дорожные для регулирования и безопасности автогужевого движения". Согласно ему на дорогах страны появилось 23 дорожных знака: 4 указательных, 13 воспрещающих и 6 предупреждающих об опасностях на дорогах.

И все же для наведения порядка на дорогах явно чего-то недоставало. А именно специального органа, который мог бы не только контролировать исполнение разного рода приказов, инструкций и постановлений, но и наказывать за их игнорирование. 5 ноября 1934 г. Совет Народных Комиссаров СССР принял решение о создании такого органа при ЦУДОРТРАНСе, получившего название Государственная автомобильная инспекция.

И только в 1936 г., учитывая важность борьбы с автоавариями, ГАИ перешла под крыло Главного управления рабоче-крестьянской милиции НКВД СССР. С тех пор официальной датой рождения ГАИ-ГИБДД является 3 июля 1936 г., когда Советом Народных Комиссаров СССР было принято Постановление № 1182 «Об утверждении Положения о государственной автомобильной инспекции Рабоче-Крестьянской милиции». Этим документом было утверждено первое Положение о Государственной автомобильной инспекции в составе Главного управления Рабоче-Крестьянской милиции НКВД СССР, в котором были определены ее основные функции, права и обязанности, а также система обеспечения безопасности на дорогах страны.

С принятием указанного Постановления появилась организационно-правовая основа деятельности ГАИ, образовался отдельный орган государственного управления, предназначенный для борьбы с аварийностью на автомобильном транспорте, определено место ГАИ в общегосударственной системе обеспечения безопасности дорожного движения.

Согласно этому Постановлению Служба Государственной автомобильной инспекции является составной частью милиции общественной безопасности. Основной задачей, стоящей перед этой службой являлась защита законных прав и интересов участников дорожного движения.

На Госавтоинспекцию была возложена борьба с авариями и хищническим использованием автомобилей, разработка технических норм эксплуатации автотранспорта, наблюдение за подготовкой и воспитанием шоферских кадров, количественный и качественный учет автопарка.

Теперь это был отдельный орган государственного управления, на который возлагались: технический надзор за транспортными средствами (в будущем - служба технического надзора), подготовка водителей, выдача водительских удостоверений, регистрация и учет транспорта (нынешние регистрационно-экзаменационные отделения), контроль за соблюдением ПДД на дорогах (аналог дорожно-патрульной службы), надзор за техническим состоянием автодорог (теперь это служба дорожного надзора), разъяснительная и пропагандистская работа по соблюдению правил на дорогах, которыми теперь занимаются отделения методического обеспечения дорожно-патрульной службы и пропаганды безопасности дорожного движения.
    До начала Великой Отечественной войны сотрудники автоинспекции главное внимание уделяли состоянию дорог. К 1940 году протяженность автодорог с твердым покрытием составляла меньше половины всех дорог, что было явно недостаточно для развития автоперевозок. Плохие дороги существенно тормозили и сами автоперевозки, и экономическое развитие страны в целом, влияли на техническое состояние транспорта и общую безопасность. Совместно с дорожниками специалисты автоинспекции участвовали в реализации планов по расширению сети дорог, их сохранности, выполняли другие задачи.

Много внимания уделялось совершенствованию Правил дорожного движения.

Война нанесла серьезный урон нашей стране во всех сферах, включая автодорожное хозяйство. Большинство дорог и мостов в стране были разрушены, а автотранспорт до предела изношен. Почти 30 процентов автопарка составляли газогенераторные и газобаллонные машины, работавшие на дровах и очень капризные в эксплуатации. За рулем этих и других автомобилей, собранных порой из частей самых разных машин, находились непрофессионалы - старики, инвалиды, подростки. Такая ситуация требовала особого внимания со стороны ГАИ. От ее четкой работы зависели не только безопасность движения, но и своевременная доставка грузов, рациональная эксплуатация транспорта и использование горючего. В силу своих профессиональных обязанностей сотрудники автоинспекции следили за соблюдением автохозяйствами и водителями правил эксплуатации техники, ее состоянием, вели учет автомобилей, организовывали учебу водителей, участвовали в восстановлении дорог и мостов.

В первые послевоенные годы из армии в народное хозяйство прибыло большое количество автомобилей и мотоциклов. Они стали интенсивно использоваться на дорогах, проезжая часть которых не была полностью восстановлена и оборудована техническими средствами регулирования движения.
 Из больших изменений, которые отразились на дорожно-транспортном комплексе послевоенного восстановительного периода, можно отметить ввод в действие с 1 ноября 1945 года государственного общесоюзного стандарта - знаков дорожных сигнальных. Особенность этого государственного стандарта прежде всего в том, что он распространялся на территорию всей страны.

В годы Великой Отечественной войны штат ГАИ был сильно сокращен, большинство ее сотрудников ушли на фронт. Основной же задачей оставшегося персонала стало переоборудование гражданских автомобилей для военных нужд и контроль над военным автотранспортом.

После 9 мая 1945 года численность сотрудников автоинспекции вновь стала расти, и на этот раз перед ГАИ была поставлена обратная задача - разработка рекомендаций по возвращению автотранспорта из военного парка в народное хозяйство, а также надзор за восстановлением старых и строительством новых дорог - количество автотранспорта, которое появилось на мирных дорогах СССР, значительно превосходило довоенное.

В это же время перед автоинспекцией впервые была поставлена задача организации движения пешеходов - как ни удивительно, до 1945 года ГАИ официально занималась лишь транспортными средствами. Тогда же на улицах основных областных и краевых центров СССР появились первые светофоры.

Период с 1945 по 1955 годы ознаменовался принятием ряда нормативных документов, сыгравших существенную роль в развитии Государственной автоинспекции:

- 1947 г., 27 ноября издан приказ МВД СССР № 587 с объявлением "Временной инструкции по организации движения транспорта и пешеходов"
 - 1948 г., 3 декабря Приказом МВД СССР № 0742 объявлена "Инструкция о надзоре за движением транспорта и пешеходов".

- 1949 г., октябрь Постановлением Совета Министров СССР органы милиции переданы в ведение МГБ СССР.

- 1952 г., 1 апреля Приказом МГБ СССР № 190 объявлена "Инструкция по учету дорожных происшествий".

- 1952 г., 3 июля Приказом МГБ СССР № 310 объявлены "Правила по учету автомобильного и мотоциклетного парка Союза ССР"

- 1952 г., 6 ноября Приказом МГБ СССР № 398 объявлено "Наставление по надзору за техническим состоянием и использованием автотранспорта народного хозяйства СССР"

- 1952 г., 14 ноября Приказом МГБ СССР № 400 объявлено "Положение о квалификационных комиссиях Госавтоинспекции Управления милиции УМГБ - МГБ".

- 1953 г., 10 марта на совместном заседании Пленума ЦК КПСС, Совета Министров СССР и Президиума Верховного Совета СССР принято решение об объединении МГБ СССР и МВД СССР в одно министерство - МВД СССР.

- 1954 г. В составе научно-исследовательского института криминалистики (НИИК) МВД СССР образован отдел безопасности движения (из пяти человек).

- 1955 г., 11 апреля Совет министров СССР принял постановление об образовании МВД РСФСР.

- 1956 г., 24 мая Постановлением Совета Министров РСФСР № 382 "О мерах борьбы с авариями на автомобильном транспорте и городском электротранспорте" Госавтоинспекции Управления милиции МВД РСФСР предоставлено право - лишать водителей прав на управление автомобильным, мотоциклетным и городским электротранспортом сроком до 1 года за управление транспортом в нетрезвом состоянии; - запрещать эксплуатацию автомобилей и мотоциклов личного владения, если владельцы управляют ими без водительских удостоверений и т.д.

Работники ГАИ того времени работали в очень трудных и сложных условиях. Госавтоинспектора работали на мотоциклах М-72. Выезжали на линию по надзору за движением транспорта при любых климатических условиях. Зимой и осенью инспектора часто болели.

С начала 50-х годов на городских улицах стали происходить большие перемены. Они стали возможны, прежде всего, благодаря настойчивости и уверенности в их необходимости сотрудников Госавтоинспекции.

В период с 1945 по 1955 годы по инициативе ГАИ было осуществлено еще одно большое и важное дело. До этого времени практически нигде не было современных механизированных бензозаправок. Большинство автомашин заправлялись тогда прямо в гаражах, ведрами через лейку. При этом большое количество топлива проливалось, да и была постоянная опасность случайного возгорания.

В послевоенные годы автомобилизация страны достигла небывалых размеров. Узкие, мощеные булыжником улицы уже не справлялись с возросшим автомобильным потоком. Именно поэтому городские улицы расширялись, покрывались асфальтом. На перекрестках улиц сносились во множестве “расплодившиеся” после войны всевозможные ларьки, палатки и будки. На проезжей части наносилась разметка — пешеходные дорожки и осевые линии, устанавливались дорожные знаки, указатели переходов. Были сооружены первые ограждающие устройства из железных труб для пешеходов. Работники ГАИ приняли на себя обязанности по организации движения транспорта и пешеходов. Они участвовали в разработке схем и непосредственно в установке светофорных объектов, дорожных знаков и указателей, будок регулировщика, нанесении линий дорожной разметки. На улицах многих краевых и областных центров страны появились первые светофоры.
 В 1954 г. в крупных городах начали внедряться автоматические светофоры. Идея установки светофоров возникла в ГАИ еще в 1952 г. Начиная с 1953 г., на перекрестках главных улиц крупных городов страны по ленинградскому образцу были построены железные будки регулировщиков, из которых они и управляли движением. В конце 1953 г. были установлены первые автоматические светофоры.

В 1956 году были введены единые для всего Советского Союза правила дорожного движения.

Список районов, в которых в течение второй половины 50-х годов появились работники Госавтоинспекции, можно было бы продолжать долго. Подводя итог этой огромной организационной работе, можно сказать, что к началу 60-х годов в стране не осталось практически ни одного района или достаточно крупного населенного пункта, где бы не несли службу сотрудники ГАИ.

После восстановления народного хозяйства значительно возросли объемы сельскохозяйственного и промышленного производства, строительства, началось освоение целинных земель. В середине 1950-х годов выпуск отечественных автомобилей превзошел довоенный уровень в 2,5 раза. Остро встали вопросы предупреждения дорожно-транспортного травматизма.
 В этих условиях повышается роль министерств и ведомств, местных органов исполнительной власти в осуществлении мероприятий по борьбе с аварийностью на автомобильном транспорте. С ГАИ МВД СССР снимается часть функций организационно-хозяйственного характера. В ее состав включаются ОРУДы. Вводятся в действие единые в стране правила дорожного движения.
 Одновременно активизируется работа общественных формирований. Так, в автопредприятиях создаются комиссии общественного контроля за техническим состоянием подвижного состава, специализированные добровольные народные дружины.

Однако центральное место в системе органов государственного управления, чья деятельность связана с обеспечением безопасности дорожного движения, принадлежала МВД, ибо без участия ГАИ решение многих вопросов в данной области было проблематично.

В этот период произошли качественные изменения в организации и деятельности службы. В целях специализации по отдельным направлениям работы в ее составе образуются строевые подразделения дорожно-патрульной службы, подразделения по организации дорожного движения, диагностические станции для проведения государственного технического осмотра транспортных средств, межрайонные регистрационно-экзаменационные отделы, монтажно-эксплуатационные предприятия по внедрению технических средств организации дорожного движения.

**2. История развития ГИБДД Оренбургского края**

Госавтоинспекция первоначально была создана при Центральном управлении шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта СНК СССР - в "целях решительной борьбы с неправильным использованием и хищническим отношением к автотранспорту во всех ведомствах и организациях". Так было записано в правительственном постановлении от 5 ноября 1934г. Однако вскоре эту структуру передали в состав НКВД и преобразовали в Главное управление шоссейных дорог. Вот тогда-то только еще складывающуюся Госавтоинспекцию решено было передать во входившее в этот наркомат Главное управление Рабоче-крестьянской милиции - ГУРКМ, у которого к тому времени уже несколько лет действовала в больших городах служба регулирования уличного движения. Решение об этом принято 3 марта 1936г., а 3 июля того же года Совнарком утвердил Положение о Госавтоинспекции. Эту дату и стали считать днем ее рождения.

В Оренбургской области Государственная автомобильная инспекция была образована годом раньше - 9 апреля 1935 года. На всю Оренбургскую область насчитывалось 8 госавтоинспекторов, каждый из которых контролировал инспекторский участок, включающий в себя 10-11 районов и городов области. Город Оренбург обслуживал один госавтоинспектор - Скринский Николай Александрович. Первым начальником ГАИ был Донецкий Феофан Ильич. В 1936 году Госавтоинспекция образована в системе милиции и штат Госавтоинспекции в области увеличился до 19-ти человек.

В то время улицы городов и районов области не поражали количеством и разнообразием транспортных средств, две-три "полуторки" ГАЗ-АА, да "трехтонки" - ЗиС-5, а все вооружение госавтоинспектора состояло из милицейского жезла и свистка.

Основной задачей сотрудника автомобильной инспекции в то время являлось регулирование дорожного движения. В начале 50-х годов в городе Оренбурге было создано специальное подразделение по регулированию дорожного движения, в которое входили одни женщины. "Женские" посты находились на оживленных перекрестках центра города и просуществовали немногим более года.

После войны в ГАИ пришли бывшие фронтовики, среди них Фомченко Андрей Михайлович, который работал начальником ГАИ в 50-е годы. В 50-е годы пришел на работу в ГАИ Бочкарев Петр Иванович, проработавший более 20 лет членом квалификационной комиссии ГАИ. Среди ветеранов ГАИ называют Дезиденко Алексея Карповича, Семина Юрия Васильевича, Жиляева Виктора Александровича, Тулина Михаила Дмитриевича, - все они пришли на работу в ГАИ в 60-е годы и проработали более 20 лет.

В 50-х годах в обязанность госавтоинспекторов вменялись не только функции регулирования движения, но и надзора за работой автотранспортных предприятий, технической готовности автомобилей к их эксплуатации, контроль за состоянием дорог. Совершенствовалось и техническое оснащение Госавтоинспекции: на вооружении службы появились мощные мотоциклы "Урал" и современные для того времени марки автомобилей "Москвич".

В 1996 году отдел ГАИ УВД области реорганизован в управление, а с 3 июля 1997г - в УГИБДД УВД области. С 2000 г начальник УГИБДД области - полковник милиции В.А. Хавилов. Сегодня в структуру управления ГИБДД входят: отдел дорожно-патрульной службы, административной практики, розыска и дознания; отдел надзора, включающий отделение дорожной инспекции и организации движения, а также отделение экзаменационной работы, технического надзора и регистрации автомототранспорта; контрольно-профилактический отдел; отдел организационно-аналитической работы и пропаганды безопасности дорожного движения; финансовая группа и канцелярия.

В непосредственном подчинении УГИБДД находятся: региональный отдел информационного обеспечения при УВД области, полк ДПС при УВД области.

Кроме того, ГИБДД Оренбургской области включает в себя:

* отдел ГИБДД УВД г. Орска,
* отдел ГИБДД УВД г. Оренбурга,
* 41 отделение ГИБДД районных отделов внутренних дел (в том числе 4 отделения ГИБДД - Ленинского, Центрального, Промышленного, Дзержинского РОВД г. Оренбурга.)
* 2 городских отделения ГИБДД отделов внутренних дел (г.Медногорска и г.Новотроицка)

Сегодня штатная численность подразделений ГИБДД составляет 1470 человек, из них 1105 сотрудников ДПС. Всю работу дорожно-патрульной службы области координирует отдел ДПС, административной практики, розыска и дознания УГИБДД УВД области. За 2004 год сотрудниками ГИБДД области задержано и привлечено к административной ответственности за нарушение правил дорожного движения 573019 человек, в т.ч. более 22 тыс. - за управление транспортными средствами в состоянии опьянения; раскрыто и предотвращено 2000 преступлений. В их числе убийства, грабежи, разбойные нападения, хищения автомототранспортных средств и др.

Самое крупное подразделение дорожно-патрульной службы области - полк ДПС, численностью 509 сотрудников. Полк состоит из двух батальонов ДПС. Работа 1 батальона ДПС по обеспечению безопасности дорожного движения осуществляется на территории г.Оренбурга, 2-й батальон ДПС контролирует основные автомагистрали Оренбургской области. Создан батальон ДПС в г.Орске. Кроме того, по области действуют 5 отдельных взводов ДПС: гг. Бузулуке, Бугуруслане, Новотроицке, Соль-Илецком и Октябрьском районах.

В настоящее время значительно возрос технический потенциал службы. На сегодняшний день Госавтоинспекция области имеет 427 служебных автомобилей и 7 мотоциклов. Служба оснащена современными техническими средствами для выявления и пресечения правонарушений в сфере дорожного движения, модернизированы средства связи, действует компьютерная сеть. На основных магистралях области построены и действуют стационарные посты ДПС (11), являющиеся определенной преградой для различного рода нарушителей закона. Кроме того, введены в строй 4 КПМ, входящие в межрегиональную поисково-заградительную систему "Урал".

В 1982 году у ГАИ появились помощники - внештатный дивизион "Авторозыск", возглавил который Логинов В.М. Дивизион "Авторозыск" оправдывает свое название, активно помогая в задержании и розыске похищенного и угнанного транспорта. В 90-е годы дивизион "Авторозыск" был признан одним из лучших в Российской Федерации. А всего по области свыше 2000 внештатных сотрудников ГИБДД и общественных инспекторов.

Значительное развитие автомобильных перевозок и автомобильного парка, возрастание доли легковых автомобилей в составе транспортных потоков приводит к значительному увеличению интенсивности движения и, как следствие - росту дорожно-транспортных происшествий. Если в начале 60-х годов количество ДТП в области не доходило до 200, то на сегодняшний день эта цифра возросла более чем в 10 раз, с числом пострадавших в 3,5 тысячи человек и погибших \_ около 500.

Обязанности Госавтоинспекции многообразны, но все они направлены на достижение одной цели - лучшей организации дорожного движения, обеспечение безопасности дорожного движения и снижение числа дорожно-транспортных происшествий.

ГИБДД не оставляет без внимания состояние улично-дорожной сети, контролирует предприятие Главное управление дорожного хозяйства Оренбургской области и местные дорожные службы городов и районов области, в чьем ведении находится установка дорожных знаков, нанесение дорожной разметки и ремонт дорог. А всего в области установлено 31500 дорожных знаков, дающих информацию участникам дорожного движения и днем, и ночью, а также 194 светофорных объекта.

Создана единая по области информационно-справочная система выданных водительских удостоверений, что позволило улучшить качество обслуживания граждан.

Сегодняшний день диктует необходимость повышения качества техосмотра что, в конечном итоге, исключит ДТП по причине неисправностей автотранспорта. Именно поэтому в последнее время техосмотру уделяется особое внимание. На территории области до 2000г. действовала только одна Диагностическая станция в г. Оренбурге, оборудованная специальными приборами. В настоящее время введены в действие 9 станций по проверке технического состояния транспортных средств в 7 городах области. В перспективе планируется обеспечить прохождение тех.осмотра всех транспортных средств только на станциях тех.осмотра, имеющих соответствующее оборудование.

Согласно указу Президента РФ Ѓ711 от 1998 года «О дополнительных мерах по обеспечению безопасности дорожного движения» главной задачей службы государственной инспекции безопасности дорожного движения на текущий период и ближайшую перспективу считается защита законных прав и интересов участников дорожного движения. Чтобы выполнить эту задачу необходимо каждому сотруднику службы добросовестно исполнять возлагаемые на них обязанности, при этом не нарушать служебной дисциплины и не отступать от установленных законодательством норм. Контроль за выполнением данных задач возложен на контрольно-профилактический отдел управления ГИБДД УВД области, который начал свою деятельность в июне 1997 года. Состав отдела немногочислен - всего 8 человек.

Основной задачей деятельности отдела является предупреждение нарушений дисциплины и законности среди сотрудников органов внутренних дел, привлекаемых для обеспечения правопорядка и общественной безопасности в сфере дорожного движения. Проводимые отделом мероприятия позволили наметить тенденцию к снижению уровня нарушений дисциплины и законности в подразделениях службы ГИБДД области.

В современных условиях трудно представить себе работу ГИБДД без использования новейших средств электронно-вычислительной техники. Обеспечение подразделений милиции информацией о зарегистрированных, разыскиваемых транспортных средствах, выданных водительских удостоверениях, совершенных правонарушениях и преступлениях осуществляет региональный отдел информационного обеспечения при УВД области, созданный в 1996г.

Компьютерный парк ГИБДД один из самых многочисленных - около 540 ПВЭМ, не считая серверов, локальных сетей, средств передачи информации и прочих разработок из области высоких технологий.

Объем имеющейся информации и количество различных операций с ней можно сравнить с объемом информации Оренбургского филиала банка России. Высококлассные специалисты отдела, используя современные программы обеспечения, осуществляют разработку оригинальных программно-аппаратных комплексов, внедрение которых существенно повышает уровень борьбы с преступностью.

ГИБДД является органом, контролирующим соблюдение ведомствами, организациями, учреждениями, предприятиями независимо от форм собственности, общественными объединениями, должностными лицами, а также гражданами правил, нормативов и стандартов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения с целью сохранения жизни и здоровья граждан. И, кроме того, у сотрудников ГИБДД, как и у всех сотрудников милиции, общие задачи: охрана общественного порядка, борьба с незаконным оборотом оружия, обеспечение правопорядка на территории локальных региональных конфликтов. Сотрудники ГИБДД области неоднократно привлекались к несению службы в горячих точках страны. Многие из них были отмечены правительственными наградами. В 1996 году впервые в истории Оренбургской милиции ряд сотрудников ГАИ были награждены высшими церковными наградами: медалью "Князя Даниила Московского" \_ командир полка ДПС Н.И. Ерцкин, командир роты полка ДПС В.С. Милолсердный, медалью преподобного Сергия Радонежского I степени - командир роты С. Кривенко и инспектора Е.Волобоев, А. Рыбаков. Наградные ленты подписал сам Патриарх Московский и всея Руси Алексий II, а вручали награды митрополит Оренбургский и Бузулукский Владыка Леонтий и отец Василий.

Самое крупное строевое подразделение УГИБДД \_ полк ДПС ГИБДД при УВД Оренбургской области. И историю свою ведет с 1970 года, когда приказом начальника УВД было объявлено о создании в городе Оренбурге отдельного дивизиона дорожного надзора. На дорогах города стали нести службу 2 взвода, общей численностью 45 инспекторов дорожного движения. Первый командир отдельного дивизиона - А.А. Назаров. С 1972г. командиром дивизиона назначен П.К. Королев, 1977г. \_ М.Н. Ещеулов, а с 1983г. \_ В.М. Быковский.

В 1985 году в г. Оренбурге из дивизиона дорожного надзора был создан отдельный батальон ДПС численностью 176 человек. Первый командир батальона - Шарапов В.С. (сегодня - начальник ОГИБДД Промышленного РОВД). С 1987г. по 1990г. \_ командир батальона А.М. Толстых.

К 1994 году численность отдельного батальона возросла до 300 человек и в 1995 году приказом начальника УВД Оренбургской области в г.Оренбурге был создан полк дорожно-патрульной службы. В составе полка ДПС ГИБДД 2 батальона, 495 аттестованных сотрудников полка ДПС обеспечивают безопасность дорог Оренбуржья и покой граждан. Командир полка ДПС с момента его создания - полковник милиции Ерцкин Николай Иванович, прошел путь от сержанта до руководителя.

На протяжении 10 лет сотрудники полка ДПС при УВД области приняли участие в раскрытии почти 5,5 тысяч преступлений. Причем самими инспекторами раскрыто более 3200 преступлений, а совместно с другими отделами внутренних дел - более 2200.

**3. Концепции развития ГИБДД**

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.

Законодательное и нормативно-правовое обеспечение деятельности ГАИ будет направлено на совершенствование правового статуса ГАИ как специального органа государственного надзора и контроля в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, предполагается внести в установленном порядке предложения и принять участие в подготовке законопроекта “О правилах дорожного движения”.

* Повышение эффективности деятельности ГАИ требует вскрытия резервов, прежде всего, в сфере управления. Планируется дальнейшее укрепление звена подразделений ГАИ горрайорганов, передача в их ведение дополнительных функций. Предполагается отработать эффективный механизм взаимодействия при решении задач обеспечения правопорядка в сфере дорожного движения с подразделениями милиции общественной безопасности, а также муниципальных органов охраны общественного порядка. Будет развиваться линия на придание подразделениям ГАИ горрайорганов статуса юридических лиц. Одним из важнейших направлений развития ГИБДД является повышение роли штабных подразделений в аппаратах ГАИ МВД, ГУВД, УВД субъектов Российской Федерации с возложением на них функции оперативного реагирования на складывающуюся обстановку с обеспечением безопасности дорожного движения, чрезвычайные ситуации, определение критериев оценки деятельности по уровням управления. Особое внимание предполагается продолжению работы по созданию Федеральной информационной системы ГАИ (далее — ФИС ГАИ) с учетом перспективных требований интеграции ее в единое информационное пространство МВД России. В дополнение к существующим подсистемам планируется создать подсистемы: “Учет автомототранспорта”, “Водитель”, “Административная практика”, обеспечить возможность непосредственного доступа к информации с рабочих мест сотрудникам ГАИ. Предстоит интегрировать в единую систему ФИС ГАИ все региональные инфосистемы ГАИ. Будет расширено взаимодействие с системами других служб МВД России, а также правоохранительных органов и заинтересованных организаций.

Предполагается проведение дальнейшей работы по усилению подразделений ГАИ горрайорганов. В этой работе будет существенно усилено внимание к повышению культуры сотрудников ГАИ, оказанию содействия гражданам в защите их прав.

Предполагается разработать механизм эффективного влияния ГАИ на деятельность предприятий транспортно-дорожного комплекса, не обеспечивающих соблюдение требований в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Будет активизировано участие ГАИ в развитии системы сертификации транспортных средств, запасных частей к ним и предметов дополнительного оборудования, технических средств ГАИ и организации дорожного движения, а также в совершенствовании государственного контроля за технической исправностью транспортных средств, находящихся в эксплуатации. Предусматривается разработать систему повторной сертификации транспортных средств, зарегистрированных в ГАИ, в конструкцию которых внесены изменения.

Предстоит повысить эффективность надзора за соблюдением нормативов безопасности дорожного движения при проектировании, строительстве, реконструкции и эксплуатации улиц и дорог и дорожных сооружений. Будет осуществлен переход на применение новейшей контрольно-измерительной аппаратуры для оценки параметров улично-дорожной сети и технических средств организации дорожного движения.

Предстоит оптимизировать процесс регистрации транспортных средств, создать автоматизированные рабочие места, улучшить условия для приема и обслуживания граждан, ликвидировать очереди в регистрационных подразделениях, создать на базе станций диагностики ГАИ технические центры ГАИ по проведению государственных технических осмотров и регистрации автомототранспорта.

Будет завершен переход на единые российские регистрационные знаки и документы, соответствующие международным требованиям и обязательные для участия водителей и транспортных средств в дорожном движении. Планируется проведение мероприятий по повышению защищенности всей специальной продукции, необходимой для допуска транспортных средств и водителей к участию в дорожном движении.

На текущий период и ближайшую перспективу деятельность ДПС будет ориентирована на достижение более высокого уровня контроля за соблюдением Правил дорожного движения Российской Федерации (далее Правил дорожного движения) и иных нормативных актов с целью сохранения жизни и здоровья граждан, участвующих в дорожном движении, повышение эффективности работы по раскрытию и предупреждению преступлений и правонарушений, связанных с использованием автомототранспорта, переход на качественно новый уровень взаимоотношений с населением и на этой основе повышение авторитета службы в обществе.

Деятельность ГАИ свидетельствует о необходимости создания в службе подразделений дознания, осуществляющих уголовно-процессуальные действия применительно к сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Планируется проработка вопроса об отнесении к компетенции подразделений дознания ГАИ расследования преступлений, связанных:

* с подделкой или уничтожением идентификационного номера, номера кузова, шасси, двигателя, подделкой государственного регистрационного знака, сбытом транспортного средства с заведомо поддельным идентификационным номером, номером кузова, шасси, двигателя или с заведомо поддельным государственным регистрационным знаком; с подделкой бланков специальной продукции, необходимой для допуска транспортных средств и водителей к участию в дорожном движении;
* с нарушением лицом, управляющим транспортным средством. Правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшим по неосторожности причинение тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека, либо причинение крупного ущерба.

Предстоит дальнейшее совершенствование системы обеспечения подразделений ГАИ и, прежде всего, каждого сотрудника на его рабочем месте необходимыми материально-техническими ресурсами за счет средств федерального и местных бюджетов в соответствии с нормативами.

**Заключение**

Сейчас органы ГИБДД работают в условиях реформирования своей службы. "Служить и защищать" - этот лозунг становится приоритетным в работе автоинспекции, и главным для инспекторов должен стать принцип предупреждения нарушения, а не наказание за него.

На сегодняшний день служба Государственной инспекции безопасности дорожного движения является одной из самых мобильных и технически оснащенных служб органов внутренних дел. На своем вооружении ГИБДД имеет большой автомобильный парк, современную вычислительную технику, мощные компьютерные базы данных, которые позволяют в кратчайшие сроки решать любые оперативные вопросы.

Служба ГИБДД является составной частью милиции общественной безопасности. Основная задача, стоящая сегодня перед этой службой, - это защита законных прав и интересов участников дорожного движения.

Основные направления деятельности службы — это:

— добиться снижения тяжести дорожных происшествий, стабилизации и последовательного сокращения числа погибших и раненых, общего снижения уровня дорожно-транспортного травматизма.

— повысить вклад службы в борьбу с преступностью и, прежде всего, связанную с кражами и неправомерным завладением автомототранспортных средств, розыском водителей, скрывшихся с мест преступлений.

Одним из основных направлений деятельности Госавтоинспекции является проведение профилактических мероприятий по предупреждению и снижению тяжести дорожно-транспортных происшествий, пресечения правонарушений в сфере безопасности дорожного движения и эта работа ведется в соответствии с принципами законности, гуманизма, уважения прав человека, гласности.

**Список использованной литературы**

1.  Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях.

2.  ФЗ от  10.12.1995 N 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»     (ред. от 02.03.1999).

3.   Закон  РФ от 18.04.1991 №1026-1  «О милиции»  (ред. от 30.06.2002).

4.   «Положение о государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации»/ Утв. Указом Президента РФ от 15.06.1998 №711 (в ред. Указа Президента РФ от 02.07.2002 №679).

5.   Наставление о деятельности органов внутренних дел по предупреждению преступлений: Приложение 1 к  Приказу  МВД РФ от 11.08.1998 №490 «Об утверждении нормативных актов о деятельности органов внутренних дел по предупреждению преступлений».

6.    Приказ МВД РФ от 30.03.1998 №194 «О концепции развития и совершенствования деятельности Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Российской Федерации на период 1998 - 2005 гг.».

7.    Приказ МВД РФ от 12.06.2000 №751  «Об объявлении решения коллегии ИВД России от 26 июня 2000г.  №3км/1».

8.    Приказ МВД РФ от 01.06.1998г. №329 «О реформировании деятельности Госавтоинспекции МВД России».

9.    Приказ МВД РФ от 29.11.2001 №1047 «О мерах по совершенствованию системы оценки деятельности органов внутренних дел».

10.  Основы управления в органах внутренних дел.  Учебник./ Под ред.  А.П. Коренева. – М.: Московская академия МВД России, ЦЮЛ «Щит», 2000 г.