**История автоинспекции**

Бурное развитие автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Советского Союза в годы первых пятилеток, со всеми сопутствующими ему позитивными и негативными следствиями, вызвало острую необходимость создания действенного инструмента контроля и управления дорожным движением. Стране потребовался специальный правоохранительный орган, который мог бы заставить людей выполнять установленные в сфере дорожного движения нормы и правила. Государство пришло к пониманию того, что при сложившемся в стране механизме управления то, с чем трудно, нецелесообразно или просто невозможно справиться централизацией руководства со стороны исполнительных и распорядительных государственных органов, должно подвергаться жесткой карательной политике.



3 марта 1936 года Государственная автомобильная инспекция стала структурным подразделением Главного управления рабоче-крестьянской милиции НКВД СССР, а через 

три месяца, 3 июля 1936 года, Приказом Народного Комиссариата Внутренних Дел СССР было утверждено Положение о Государственной автомобильной инспекции. Первым начальником ГАИ УРКМ НКВД ТАССР был назначен старший лейтенант милиции Александр Макаров, возглавлявший службу до 1938 года. Главными задачами ГАИ в составе милиции были: государственный учет работоспособного автотранспорта, подготовка водительских кадров в столице республики и пригородных районах, снижение аварийности и пресечение противоправного использования транспортных средств. Организация и регулирование уличного движения осуществлялись силами милиционеров РУД  - регулировщиков уличного движения.

Характерное для начального периода разделение функций объяснялось тем, что отряды регулировщиков уличного движения (ОРУД) появились в составе рабоче-крестьянской милиции еще в 1931, как развитие постовой службы, а Государственная автомобильная инспекция (ГАИ), нацеленная на организацию работы автотранспорта, подготовку водителей и централизованный учет аварийности, была создана в 1934 году при Всесоюзном Центральном Управлении шоссейных и грунтовых дорог СНК СССР (ЦУДОРТРАНС). Первым специалистом ГАИ Татдортранса стал энтузиаст автомобилизма, первый профессиональный шофер республики, - Филипп Рудольф.

С именем этого замечательного человека неразрывно связаны первые целенаправленные шаги в деле организации автотранспорта республики. По инициативе и при непосредственном участии Рудольфа открыт Казанский автодорожный (впоследствии - автотранспортный) техникум, разработаны и изданы первые Правила движения по дорогам ТатАССР, начата установка первых дорожных знаков и светофоров. Еще до формирования ГАИ в структуре милиции, Рудольф заложил основу – направления и методологию ее профессиональной деятельности, воспитал первых руководителей и сотрудников: Макарова, Войтовича, Исмагилова, Ирзина, Майорова, Уразманова, Большакова, Евсюка, Коржика.
Вплоть до своего ареста в 1937 году по ложному обвинению в сношениях с иностранными разведками и развал работы автотранспорта, Филипп Рудольф возглавлял квалификационную комиссию Госавтоинспекции.
В период с 1939 по 1940 год ГАИ УРКМ НКВД ТАССР руководил капитан милиции Николай Ефимович Войтович. Эти годы отмечены бурным развитием сельского хозяйства и индустриализации городов и районов республики.  Автомобильный транспорт становится основным транспортным звеном народного хозяйства республики. Парк грузовых и легковых автомобилей стремительно пополняется современными моделями Горьковского, Московского, Ярославского автозаводов. Легковые автомобили впервые поступают в свободную продажу гражданам. Наряду с привычными трамваями, полноправными участниками городского движения становятся троллейбусы и автобусы. Перед Госавтоинспекцией встают новые, масштабные задачи: контроль технического состояния грузового и пассажирского автотранспорта, надзор за перевозками в сельской местности, выявление и профилактика нарушений правил движения на городских улицах и автодорогах.
Настоящее развитие службы ГАИ республики началось позднее - накануне Великой Отечественной Войны. Руководство ГАИ возглавил в это время -  Энвер Исмагилов. Отличительной чертой этого человека были высокий профессионализм и ответственность в любом, порученном ему деле. В 1930 году Исмагилов закончил фабрично-заводскую школу. Работая слесарем на заводе, увлекся автомобилями и поступил в Казанский автодорожный техникум. По окончании преподавал в автошколе Татдортранса. Работал техником по эксплуатации автотранспорта. В 1936 году стал сотрудником милиции – одним из первых госавтоинспекторов республики. Руководил квалификационной комиссией. В 1940 году Приказом №111 УРКМ НКВД ТАССР младший лейтенант милиции Исмагилов назначен начальником Госавтоинспекции.
В эти годы были созданы межрайонные центры ГАИ в Казани, Чистополе, Бугульме, Тетюшах, Арске и Набережных Челнах. Первые госавтоинспекторы республики обслуживали по 4-5 районов, выполняли огромный объем работы по учету и контролю технического состояния автотранспорта, организации движения, подготовке водителей, разбору дорожно-транспортных происшествий, пресечению и раскрытию преступлений.
За последний предвоенный год ГАИ республики провела огромную работу. По сравнению с 1939 годом количество дорожно-транспортных происшествий снизилось на 26 процентов, водительские удостоверения получили более 2,5 тысяч человек. До 96 процентов был доведен охват автотранспорта техническим осмотром. На дорогах было проверено более 14 тысяч автомашин.
В годы войны, ГАИ ТАССР отвечала за безопасность движения на дорогах республики, обеспечивала мобилизацию автотранспорта, безопасность перевозок военных и продовольственных грузов, соблюдение режима боеготовности гражданской обороны. Ряды ОРУД и ГАИ пополнили женщины. На их плечи легла работа по учету и регистрации автотранспорта, подготовке водителей, и, конечно, регулированию дорожного движения. До сих с чувством глубокого уважения вспоминают ветераны ГАИ, самоотверженных женщин: Софью Михайловну Кочергину, Любовь Ивановну Краснову, Минруй Гариповну Ахметшину, Веру Александровну Осипову.
50-70-е годы – период организационного и технического развития службы ГАИ. Создаются основные профильные подразделения, на вооружении инспекторов дорожного надзора появляются первые легковые автомобили, измерители скорости, мобильные радиостанции, происходит кадровое укрепление службы. Проводятся первые массовые пропагандистские и  профилактические мероприятия в сфере безопасности дорожного движения.
В эти годы службу ГАИ ТАССР возглавляли Петр Косолапов, Габрахман Уразманов, Ефим Федоров, Алексей Парамонов.
70-80-годы отмечены дальнейшим расширением функций Госавтоинспекции и развитием ее материально-технической базы. В городах и районных центрах республики при отделах внутренних дел создаются отделения ГАИ. Строится административное здание отдела ГАИ МВД ТАССР на ул. 1-го Мая, прокладываются  и обустраиваются новые улицы и проспекты городов, автомагистрали республиканского и союзного значения. Создаются подразделения Дорожно-патрульной службы ГАИ, контролирующие основные транспортные артерии республики. В практику ГАИ внедряются электронно-вычислительная техника, автоматизированные комплексы приема экзаменов, приборы контроля технического состояния автотранспорта. В составе ГАИ МВД ТАССР появляется специализированное монтажно-эксплуатационное управление, обеспечившее широкое внедрение технических средств организации движения.
Отдел ГАИ МВД ТАССР в эти годы возглавляли: Рафаэль Туктаров, Ринат Камалов, Иван Гафуров, Азат Усманов.
В 1992 году Отдел ГАИ МВД РТ переименовывается в Управление ГАИ МВД РТ. 90-е годы – это период настоящей научно-технической революции в службе Госавтоинспекции. Внедрение компьютеров, разработка электронных баз данных и сетевых коммуникаций, оборудование станций государственного технического осмотра компьютерными стендами и приборами диагностики автомобилей, освоение новой техники контроля дорожного движения и оснащение патрульными автомобилями зарубежного производства.
По инициативе и при непосредственном участии ГАИ МВД РТ создается Фонд Безопасности дорожного движения, обеспечивающий возможность реализации республиканских социальных, профилактических и пропагандистских кампаний в сфере безопасности дорожного движения. Начинается широкомасштабное внедрение образовательного стандарта по изучению Правил дорожного движения и основ дорожной безопасности в учебные программы дошкольных учреждений и школ. По всей республике создаются детские картинговые клубы, команды юных инспекторов движения, открываются автоклассы детских юношеских автомобильных школ.
В 1998 году Государственная автомобильная инспекция - ГАИ переименовывается в Государственную инспекцию безопасности дорожного движения – ГИБДД. Основополагающей идеей реформирования службы стало повышение культуры взаимоотношений с участниками дорожного движения, либерализация административного законодательства, избавление от несвойственных Госавтоинспекции функций.
С 1997 года по настоящее время Управление ГАИ-ГИБДД МВД РТ возглавляет полковник милиции Рифкат Минниханов.
Руководитель высокого уровня, талантливый организатор, вдохновитель научно-технического прогресса службы и кадровый офицер он сумел объединить в рядах Госавтоинспекции МВД республики дипломированных специалистов, воспитать команду руководителей, способную решать организационные, правовые, кадровые и технические задачи обеспечения безопасности дорожного движения в сложных экономических и социальных условиях.
Настоящим экзаменом на профессиональную зрелость стал период подготовки и проведения юбилейных торжеств, посвященных 1000-летию столицы Татарстана летом 2005 года.
Уровень сложности и ответственности решаемых задач определялся международным статусом юбилея. В торжествах принимали участие первые лица государства, президенты и члены правительств стран СНГ, руководители регионов федерации, многочисленные зарубежные гости. Задача сотрудников контрольных постов милиции, мобильных постов и инспекторов ДПС состояла в обеспечении беспрепятственного проезда правительственных кортежей в условиях не прекращающегося городского движения.
На маршрутах движения и в местах проведения мероприятий работали 1240 инспекторов дорожно-патрульной службы. Сопровождение обеспечивали 400 экипажей. Работу контрольных постов милиции обеспечивали 140 сотрудников.
В общей сложности было выполнено сопровождение более 40 кортежей с официальными делегациями.
Экзамен был сдан на «отлично». Автомобилисты и пешеходы Казани, гости города не имели проблем в передвижении по городским улицам и пригородным автодорогам. Отзывы о работе инспекторов в эти дни были только восторженные: четкое регулирование потоков, доброжелательное отношение к участникам дорожного движения, предупредительность в отношении иногородних водителей, безупречный внешний вид.
Летопись боевой и трудовой славы Госавтоинспекции Татарстана, начатая 70 лет тому назад первыми милиционерами РУД и ГАИ, продолженная в тяжелые годы войны и послевоенного возрождения самоотверженными трудами первых инспекторов районов и городов республики, сегодня продолжает уже третье поколение гаевцев. Какими будут новые ее страницы – покажет время.