

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 351.811: 656.13 (477)

© **Тишаков Максим Петрович**

— кандидат юридических наук, преподаватель
Ростовского института (филиала) Всероссийского
государственного университета юстиции (РПА Минюста России)
TMaxim7@yandex.ru

Отдельные аспекты правового регулирования и организации обеспечения безопасности дорожного движения в 1950-х годах

Аннотация. На основе детального научного анализа малоизвестных архивных документов и материалов, специализированной литературы, публикаций периодических изданий содержательно раскрываются особенности и процессы правового регулирования и организации обеспечения безопасности дорожного движения в середине прошлого века. В ретроспективном аспекте, на примере Советской Украины, анализируются отдельные направления деятельности органов власти по противодействию случаям дорожно-транспортного травматизма, повышению эффективности использования автомобильного транспорта, организации дорожного движения, подготовке водительских кадров. Отсутствие единой, комплексной общегосударственной стратегии в сфере обеспечения безопасности дорожного движения обуславливало республиканские органы исполнительно-распорядительной власти в 1950-х гг., в условиях интенсивной автомобилизации, активно осуществлять поиск наиболее оптимальных средств правового воздействия на руководителей автомобильных хозяйств и участников дорожного движения с целью борьбы с аварийностью на автомобильном транспорте. Исследуемый с историко-правовых позиций организационно-правовой опыт деятельности исполнительных органов власти по обеспечению безопасности дорожного движения и в современных условиях не утрачивает своей актуальности, может быть применен в настоящее время для достижения нулевой смертности на дорогах, сохранения жизни и здоровья всех участников дорожного движения.

Ключевые слова: аварийность; автомобильный транспорт; безопасность дорожного движения; дорожный травматизм.

© **Maksim P. Tishakov**

— Candidate of Law, lecturer of the Rostov Institute (branch)
of the All-Russian State University of Justice
(RPA of the Russian Ministry of Justice)

Selected aspects of legal regulation and organization of road traffic safety in the 1950s

Abstract. On the basis of a detailed scientific analysis of little-known archival documents and materials, specialized literature, publications of periodicals, there have been established the features and processes of legal regulation and organization of road traffic safety in the middle of the last century. In a retrospective aspect, using the example of Soviet Ukraine, the author of the current paper has analyzed certain areas of activity of the authorities in countering road traffic injuries, increasing the efficiency of road transport, organizing traffic, and training the staff of drivers. The absence of a unified, comprehensive national strategy in the field of road traffic safety made the republican executive and administrative authorities in the 1950s, in the conditions of intensive motorization, actively look for the most optimal means of legal influence on the heads of motor enterprises and road traffic users in order to combat with road traffic accidents. The organizational and legal experience of the activities of executive authorities in ensuring road traffic safety, studied historically and legally, does not lose its relevance in modern conditions, and can be applied at present to achieve zero mortality on the roads, preserve the life and health of all road traffic participants.

Keywords: accident rate; road transport; road traffic safety; road injuries.

Обеспечение безопасности дорожного движения представляет собой наиболее актуальную и сложную проблему современности, от эффективного разрешения которой зависит сохранение жизни и здоровья граждан, оптимизация перевозок грузов и пассажиров.

Несмотря на использование передового опыта, инновационных методов, внедряемых для снижения аварийности на автотранспорте, активизации значительных усилий органов власти и общественности, проблема обеспечения безопасности дорожного движения не решена в полной мере. В данном контексте немаловажное значение приобретает отечественный исторический опыт, который не утрачивает своей актуальности, несмотря на смену государственного устройства, организационно-правовых подходов, увеличение численности автотранспорта, интенсивности движения. Напротив, современный уровень демократизации и открытости государственных органов, правоприменительной деятельности позволяет

взглянуть на проблему более детально, учесть допущенные ошибки и всецело использовать позитивные достижения.

Стоит отметить, что в середине прошлого века, как и в современных условиях, немаловажное значение в сфере противодействия аварийности оказывала организационно-правовая деятельность государственных органов власти. В первую очередь — центральных исполнительно-распорядительных и отраслевых органов управления — Совета Министров СССР и союзных республик, а также Министерства внутренних дел (государственной безопасности), где правительство выступало как орган общей компетенции (осуществляло полномочия на территории всей страны по всем вопросам государственного управления), а МВД (МГБ), как орган специальной компетенции [18, стр. 64] (осуществляло руководство) в сфере обеспечения общественной безопасности. «Сама сущность государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения, как в свое время отмечал начальник Госавтоинспекции СССР — В. В. Лукьянов, заключается в том, чтобы убедить или при необходимости принудить, опираясь на силу государственной власти, все министерства, ведомства, предприятия, учреждения и другие организации, всех должностных лиц, а также граждан соблюдать требования норм, касающихся безопасности дорожного движения» [9, стр. 55].

Не удивительно, что вопросам борьбы с дорожно-транспортными происшествиями уделялось особое внимание. Это было обусловлено как состоянием аварийности на автотранспорте, так и ростом интенсификации использования автомобильного парка государства, который в соответствии с Директивой по пятилетнему плану развития СССР на 1951—1955 годы предусматривал 20%-ный рост производства автомобилей, а его грузооборот на 80—85% [7, стр. 1098, 1113].

При этом в отдельных регионах, например в Сталинской области, прирост автотранспорта был больше планируемого — составлял ежегодно 6,5—10%. Так, по сравнению с довоенным периодом (1940 г. — 5737 ед.) в 1950 г. количество автомобилей достигло 31223 ед., а в конце пятой пятилетки увеличилось еще на 51%. При этом отмечался не только рост грузового транспорта, но в том числе и легкового — в 3,8 раза и автобусного — в 2,5 раза по сравнению с 1950 г. (подсчитано автором) [Донецкий государственный архив (ДГА). Ф. Р-4249. Оп. 1. Доп. Д. 336. Л. 14], что было обусловлено активным процессом экономического развития региона.

Состояние транспортной дисциплины в начале 1950-х гг. требовало принятия своевременных мер реагирования. Например, по учебной сети треста «Укравтотранскадры» Министерства автотранспорта УССР, занимающегося подготовкой автотранспортных кадров массовых профессий для народного хозяйства, имелся ряд существенных недостатков. Так, количество курсантов, сдавших государственный экзамен на «хорошо» и «отлично», составило только 60%, а не сдавших —

17,5%. Наряду с этим происходил и значительный отсев курсантов: в 1949 г. выбыло, не закончив обучение, 2252 человека, в первом квартале 1950 г. — 897. В итоге, подготовлено учебной сетью треста «Укравтотранскадры» в 1949 г. и первом квартале 1950 г. 13 320 водителей, из них было выпущено шоферов 3-го класса только 863 человека, а остальные 12 457 — выпущены шоферами-стажерами. Причем качество выпускников, особенно в освоении практической езды, не полностью удовлетворяло возросшим требованиям. Причинами такого состояния дел было: неудовлетворительное обеспечение надлежащим оборудованием, инструментом и приспособлениями для изучения автомобиля и проведения подготовки по слесарным и монтажно-демонтажным работам для привития курсантам необходимых практических навыков по уходу за автомобилем большинства учебных пунктов. Библиотеки учебных комбинатов и автошкол не были обеспечены необходимым количеством учебников и плакатов. Сами же учебные автомобили находились в неудовлетворительном техническом состоянии, а их количество не соответствовало потребностям для практического обучения курсантов. Поэтому в целях устранения указанных недостатков, повышения качества подготовки автотранспортных кадров были приняты меры по улучшению учебно-материальной базы областных автоучкомбинатов и школьной сети [ДГА. Ф. Р-2794. Оп. 1. Д. 533. Л. 130—132].

Совет Министров Украинской ССР в постановлении от 10 июня 1950 г. № 1731 «О мерах по улучшению подготовки шоферских кадров для народного хозяйства УССР» по тресту «Укравтотранскадры» принял решение: пересмотреть план подготовки водителей на 1950 г. и установить подготовку шоферов 3-го класса в количестве не менее 8000 человек облавтоучкомбинатами и автошколами республики; определить в дальнейшем подготовку в учебной сети треста «Укравтотранскадры» шоферов 3-го класса в размере не менее 80% от общего количества обучающихся и допускать подготовку шоферов-стажеров в пределах не более 20%; установить строгий контроль за ходом учебного процесса, а также улучшить качество преподавания — не допуская разрыва между теоретическим и практическим обучением, для этого обеспечить облавтоучкомбинаты, автошколы и курсы наглядными пособиями (агрегатами автомашин) и учебным оборудованием.

В свою очередь Госавтоинспекцией предусматривалось усилить надзор за качеством подготовки шоферов в облавтоучкомбинатах, автошколах и на курсах треста «Укравтотранскадры» Министерства автотранспорта УССР [ДГА. Ф. Р-2794. Оп. 1. Д. 533. Л. 130—136].

Следствием низкого уровня подготовки водительских кадров была и высокая аварийность, особенно при перевозке граждан на грузовых автомобилях, что, конечно же, потребовало соответствующих мер реагирования, которые нашли свое непосредственное отражение в постановлении Совета Министров Украинской ССР от 22 июля 1950 г.

№ 2257 «О мерах по ликвидации аварийности на автотранспорте при перевозке людей». Среди предусмотренных правительством организационных мер наибольшего значения имели: вменение в обязанности Министров и руководителей ведомств республики — тщательно контролировать, а руководителей учреждений, предприятий и автохозяйств — строго соблюдать правила перевозки людей на грузовых автомашинах; повышение требований к квалификации, стажу водителей при перевозке граждан на грузовых автомобилях, назначение на каждую такую машину сопровождающего; усиление со стороны органов милиции контроля по техническому состоянию автомобилей и неукоснительному соблюдению правил перевозки граждан.

Особенно низкой квалификация водительского состава УССР была в колхозах — 94% водителей имели III класс, 4% — II и только около 2% водителей I класс. Данная ситуация требовала соответствующего реагирования со стороны органов власти, что было отмечено в постановлении правительства республики от 7 июня 1951 г. № 1297 «Об оказании помощи колхозам Украинской ССР в ремонте грузовых автомобилей и автомобильных двигателей в 1951 году и в обеспечении надлежащего содержания». В дальнейшем — 12 апреля 1952 г. Советом Министров Украины, с целью улучшения ситуации и оказания необходимой помощи в проведении ремонта автомобилей, принимается еще одно постановление № 911 «О мероприятиях по улучшению технического состояния и эксплуатации автомобилей в колхозах Украинской ССР». Одной из мер в данном направлении было повышение качества технического состояния автомобилей, усиления за этим контроля со стороны Государственной автомобильной инспекции.

Примечательно, но уже в следующем году, а именно, 2 апреля 1953 г. Совет Министров Украинской ССР принял еще одно аналогичное постановление № 728, где акцентировалось внимание, что в 58% колхозах строительство смотровых ям, эстакад, навесов и гаражей, технический уход и хранение автотранспорта проводится неудовлетворительно. В связи с чем на облизполкомы были возложены обязанности: прикрепить колхозы для проведения на договорных условиях эксплуатационных ремонтов и профилактического обслуживания автомобилей за предприятиями и автохозяйствами регионов, независимо от их подчиненности. Таким образом, это свидетельствовало о низком уровне обеспечения возможностей по поддержанию в технически исправном состоянии транспортных средств на местах.

Помимо этого, среди водительского состава было значительное количество лиц, которые получили водительские удостоверения в военный период. Поэтому в целях упорядочения учета водителей местного транспорта, в течение 1951—1952 гг. производилась замена удостоверений на право управления автомобилями, мотоциклами, трамваями и троллейбусами. Примечательно, что замена проводилась

непосредственно в крупных автобазах, гаражах, трамвайных и троллейбусных парках, а также путем организации комиссий в городах и районных центрах с тем, чтобы не нарушать нормальной работы местного транспорта. Одновременно лечебные учреждения проводили медицинское переосвидетельствование водителей, направляемых органами Государственной автоинспекции. На местах данные инициативы центральных органов власти были детализированы и расширены, что позволяло дополнительно организовать для водительского состава технический минимум по правилам безопасности движения и направлять для замены удостоверений только успешно прошедших его лиц. А с 1 января 1953 г. был введен запрет на управление автомобилями, мотоциклами, трамваями и троллейбусами водителями, не заменившими удостоверения [ДГА. Ф. Р-2794. Оп. 1. Д. 650. Л. 9—10.].

Одновременно с этим на правительственном — общесоюзном уровне 3 ноября 1952 г. было принято постановление № 4678 «Об улучшении использования автомобильного транспорта и руководства им». Внимание в нем акцентировалось, прежде всего, на грузовых автомобилях — создание в краткосрочной перспективе крупных автомобильных хозяйств для перевозки важнейших промышленных и сельскохозяйственных грузов и улучшения руководства работой автомобильного транспорта в стране. Среди различных мер организационного характера необходимо отметить, что непосредственно на Министерство автомобильного транспорта СССР также были возложены дополнительные обязанности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Отметим, что данное решение Правительства Советского Союза было детализировано на республиканском уровне — постановление Совмина УССР от 29 ноября 1952 г. № 3948, в котором отмечался ряд негативных моментов. Так, не в полной мере были выполнены предыдущие постановления по объединению автохозяйств. Вследствие чего министерствам и ведомствам вменялось в обязанность закончить в 1952 г. объединение мелких автомобильных хозяйств в укрупненные территориальные хозрасчетные автопредприятия. Конечно, не все планируемые мероприятия были выполнены в полном объеме, как в силу значительной масштабности самой проблематики, так и ее глубины, о чем свидетельствовали последующие события.

Необходимость скорейшего завершения трансформации автохозяйств в сельской местности, помимо всего прочего, усугублялось острой нехваткой автотранспорта, особенно в период уборки урожая. На это, в частности, указывалось в постановлении Совета Министров Украины от 16 мая 1953 г. № 1007 «О подготовке автотранспорта народного хозяйства УССР к массовым перевозкам сельскохозяйственных продуктов урожая 1953 года». Так, по состоянию на 1 мая 1953 г. техническая готовность грузового автотранспорта автохозяйств, который планировалось использовать на перевозке сельскохозяйственных продуктов, составляла

лишь 64%, а это в свою очередь обуславливало не только значительные экономические потери, но также было одной из причин аварийности из-за технических неисправностей. Поэтому кроме организационных мер, направленных на мобилизацию усилий министерств и ведомств по повышению уровня технической готовности автотранспорта в подведомственных автохозяйствах, было предусмотрено обратить особое внимание Госавтоинспекции во время проведения полугодового техосмотра автотранспорта на техническое состояние автомобилей, которые будут привлекаться для перевозки сельскохозяйственных продуктов.

Дальнейшее развитие пассажирских перевозок автомобильным транспортом также требовало решения вопросов обеспечения безопасности дорожного движения, особенно после принятия Советом Министров СССР 2 июня 1954 г. постановления № 1085 «О снижении тарифов на проезд в автобусах и за пользование легковыми и грузовыми таксомоторами». В частности, с 1 октября 1954 г. предусматривалось снижение тарифов на проезд в пассажирском транспорте и такси на четверть, принятие мер к активному развитию пассажирских перевозок, что принесло свои результаты. Например, в 1956 г. значительно улучшилось обслуживание населения Сталинской области автотранспортом общего пользования. Автопарк областного автомобильного треста увеличился по сравнению с 1955 г. на 134 автобуса, 205 легковых и грузовых таксомоторов. Дополнительно были открыты 49 новых маршрутов автобусного сообщения, которые обеспечили пассажирскими перевозками еще 8 районов области, а по итогам 1956 г. автобусами общего пользования было перевезено 158,1% пассажиров по сравнению с показателями предыдущего года [ДГА. Ф. Р-2794. Оп. 2. Д. 296. Л. 24].

Увеличение количества ежегодного выпуска автомобилей, а также увеличение общей численности автопарка еще больше актуализировало проблему повышения его технического состояния. Например, автомобильный парк общего пользования Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог УССР по данным на 1 февраля 1955 г. находился в неудовлетворительном техническом состоянии — коэффициент технической готовности 0,74. Причина заключалась в неполной обеспеченности автопарка необходимой ремонтной базой как для профилактического обслуживания, так и для проведения капитального ремонта автомобилей. К тому же, потребность в капитальных ремонтах на 1955 г. с учетом использования собственной производственной базы и отведенных лимитов обеспечивалась по легковым автомобилям-такси на 77%, по автобусам на 53% и по грузовым автомобилям на 97%.

С целью улучшения ремонта автотранспорта общего пользования были приняты соответствующие меры (организация капитальных ремонтов на

новых предприятиях и повышение пропускной возможности существующих авторемонтных производств путем их реконструкции и увеличения количества смен, механизация производственных трудоемких процессов), отраженные в постановлении Совмина Советской Украины » от 13 апреля 1955 г. № 475 «Об обеспечении ремонта автомашин на предприятиях Министерства автомобильного транспорта и шоссейных путей УССР». Однако уже 19 августа 1955 г. Правительство Советской Украины еще раз акцентировало внимание на данной проблеме в постановлении № 1009 «Об улучшении технического состояния и использования автомобильного транспорта по Украинской ССР», дополнительно отметив причины, которые привели к низкому техническому состоянию автопарка, установив конкретные сроки, исполнителей и меры по улучшению ситуации.

Интенсивный рост автотранспорта, и как следствие, аварийности, требовал качественной организационно-правовой работы правоохранителей, от которой напрямую зависела эффективность реализации государственной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. В свою очередь контроль за этой деятельностью осуществляли и партийные органы. В частности, Центральный Комитет КПСС требовал, чтобы все административные органы государства были поставлены под контроль партии и Советского правительства, действовали в соответствии с советскими законами [5, стр. 536]. Данный тезис нашел свое отражение в периодической печати — газете «Правда» от 10 июля 1953 г., где было изложено: «Любой работник, какой бы пост он ни занимал, должен находиться под неослабным контролем партии. Партийные организации должны регулярно проверять работу всех организаций и ведомств, деятельность всех руководящих работников. Необходимо в том числе взять под систематический и неослабный контроль деятельность органов Министерства внутренних дел» [11], куда в частности и входили органы, осуществляющие надзор за безопасностью дорожного движения — Государственная автомобильная инспекция.

В свою очередь отметим, что на деятельности правоохранительных органов, осуществляющих обеспечение безопасности дорожного движения, негативно отразилось поспешное внедрение в жизнь отдельных положений широкомасштабной амнистии, которая была проведена на основании Указа Президиума Верховного Совета ССР «Об амнистии», подписанного 27 марта 1953 г. по предложению Л. Берии [6, стр. 116]. При этом сам проект указа был подготовлен МВД СССР совместно с Министерством юстиции и Генеральным прокурором СССР [8, стр. 21]. Амнистия, кроме освобождения осужденных из мест лишения свободы и значительного сокращения сроков наказания, согласно ст. 5 Указа предусматривала прекращение производства по всем следственным делам и делам, не рассмотренным судами, о совершенных должностных и хозяйственных преступлениях до издания Указа [17, стр. 408]. Такое

решение непосредственно отразилось и на сфере технической эксплуатации автотранспорта, где оно было воспринято не однозначно и не позволило в полной мере привлечь должностных лиц, ответственных за низкое техническое состояние автотранспорта, к юридической ответственности.

На местах также была активизирована деятельность по усилению охраны общественного порядка. Например, в Справке «О работе органов милиции Ворошиловградской области по усилению охраны общественного порядка и борьбы с уголовной преступностью» за 1954 г. отмечалось, что руководствуясь и претворяя в жизнь решения Совета Министров Союза ССР от 27 августа 1953 г. и ЦК КПСС от 12 марта 1954 г., а также решение ЦК КП Украины от 3 сентября 1954 г., милиция Ворошиловградской области под руководством местных партийных органов провела значительную работу по перестройке оперативной работы, усилению связи с населением, укреплению дисциплины и морального состояния среди личного состава, повышения чувства ответственности за порученное дело [Луганский государственный архив (ЛГА). Ф. П-179. Оп. 5. Д. 400. Л. 67].

В данный период также была активизирована деятельность в сфере охраны общественного порядка на транспорте, где при проведении массовых мероприятий среди водителей автотранспорта и населения органами Госавтоинспекции отмечалось значительное количество дорожно-транспортных происшествий, особенно среди крупных автомобильных хозяйств, например в Ворошиловградской области — Облавтотрест, Шахтострой [ЛГА. Ф. П-179. Оп. 5. Д. 400. Л. 74], что в свою очередь требовало повышения эффективности административных и превентивных мер воздействия.

Актуальным вопросом середины прошлого века было улучшение работы городского электротранспорта, обеспечение безопасности его движения. Вследствие чего Правительством Украинской ССР 24 октября 1953 г. было принято постановление № 2246 «О мерах по улучшению работы и соблюдению безопасности движения на городском электротранспорте в городах УССР», которое в зависимости от местной специфики детализовалось на региональном уровне. В частности, на территории Сталинской области предусматривалось в кратчайшие сроки провести освидетельствование всего состава водителей трамвайного и троллейбусного парка медицинскими комиссиями, а также подвергнуть в квалификационных комиссиях Госавтоинспекции и трамвайно-троллейбусных предприятий проверке знания водителями и линейными работниками правил технической эксплуатации трамваев и троллейбусов, правил уличного движения; качественно улучшить техническое состояние подвижного состава и трамвайных путей; реализовать мероприятия по безопасности движения и ликвидации аварийности и травматизму; усилить со стороны органов милиции надзор за выполнением водителями

трамваев и троллейбусов, а также пассажирами правил уличного движения.

Несколько ранее — 8 апреля 1953 г. было принято постановление Совмина УССР № 766 «О мерах по борьбе с аварийностью на автомобильном транспорте», в котором, кроме анализа состояния дорожно-транспортного травматизма, раскрывались его основные причины. Детально зафиксированы в императивной форме требования, направленные на недопущение автомобильных происшествий, а также меры организационного характера по поводу повышения дисциплины на автомобильном транспорте.

Значительной вехой в организации безопасности дорожного движения стало принятие в 1953 г. нового государственного стандарта дорожно-сигнальных знаков — ГОСТ 2965-53 (вместо ранее действовавшего ГОСТ 2965-45) [3], который стал в себя включать уже 34 знака, а не 25. Тем не менее даже спустя год после введения данный ГОСТ не получил своего широкого распространения среди работников автомобильного транспорта. Выпущенные издательством ДОСААФ учебные плакаты «Знаки дорожные и сигнальные» содержали отдельные смысловые и редакционные погрешности [1, стр. 40—41], что в свою очередь требовало более детальной и скрупулезной проработки значения и информационного наполнения новых знаков для каждого водителя. Ведь их введение без знания всеми участниками дорожного движения, еще не было гарантией выполнения, могло вызвать обратный эффект.

Повышенное внимание к автомобильному транспорту также было обусловлено складывающимися тенденциями — значительное увеличение количества и интенсивности массовых перевозок грузов в промышленных центрах и крупных городах страны. В частности, в 1955 г. планировалось организовать централизованную перевозку каменного угля в Ворошиловградской и Сталинской областях, в других каменноугольных бассейнах Советского Союза [15, стр. 2]. При этом на территории Донбасса еще с середины 1940-х гг. в отдельных автохозяйствах Сталинского областного автотреста уже были организованы централизованные перевозки угля с шахт на станционные склады и непосредственно потребителям — школам, больницам, детским садам и др. Однако наличие на территории региона значительного количества автохозяйств различного ведомственного подчинения, в том числе и с малым количеством автомобилей, не позволяло распространить данный опыт повсеместно без соответствующего решения центральных органов власти. Например, кроме крупных автохозяйств комбинатов Сталинуголь имел в области 85 мелких с количеством автомобилей от 3 до 9 [22, стр. 14—15]. А ведь на территории Донбасса, кроме автохозяйств комбинатов «Сталинуголь» и «Ворошиловградуголь», находились еще и «Сталиншахтострой» и «Ворошиловградшахтострой», которые также были расположены в различных городах и поселках региона [2, стр. 4]. Данное

положение дел имело не только негативный экономический эффект, но также оказывало отрицательное воздействие на техническое состояние автопарка, контроль за его эксплуатацией, выпуском на линию, уровнем подготовки водительского состава, что в итоге негативно сказывалось на обеспечении безопасности дорожного движения.

Отметим, что угольным комбинатам Донбасса уделялось пристальное внимание, для их строительства автомобильным транспортом было перевезено значительное количество грузов, где на особом месте стояла безаварийная работа транспорта на линии. В 1956 г. Министерством автомобильного транспорта и шоссейных дорог была также намечена организация регулярных перевозок грузов по магистральным автомобильным дорогам, в том числе и Харьков—Ростов, которая проходила непосредственно через промышленные районы Донбасса. Централизация перевозок подразумевала под собой ликвидацию порожних пробегов автомобилей предприятий и организаций на большие расстояния [10, стр. 2]. Данная задача, конечно же, требовала слаженной работы многих ведомств и организаций, а также кропотливой работы органов Государственной автомобильной инспекции по обеспечению безопасности дорожного движения.

Значение в исследуемый период стали приобретать вопросы улучшения технического состояния автомобилей не только со стороны Госавтоинспекции, руководства автохозяйств, местных органов власти, но и центральных, путем выработки и принятия системных, комплексных мер. Например, в целях улучшения технического состояния автомобилей Министерством автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР с 1 января 1955 г. было введено в действие Положение о техническом обслуживании и ремонте автомобилей. Одновременно были предприняты меры к введению в практику работы автохозяйств и авторемонтных предприятий агрегатного метода ремонта автомобилей [14, стр. 4], что, кроме экономического эффекта (в 1954 г. 25% всего автомобильного парка автохозяйств общего пользования простаивало из-за технической неисправности [19, стр. 2]) также способствовало повышению технического состояния автомобилей, снижению уровня аварийности по причине технических неисправностей.

Вопросам подготовки водительских кадров уделялось пристальное внимание. В конце 1954 г. были утверждены и выпущены в свет новые программы подготовки шоферов III, II, I классов, разработанные Министерством автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР и согласованные с Государственной автомобильной инспекцией МВД СССР и Главным управлением трудовых резервов при Совете Министров Советского Союза [21, стр. 31], взамен ранее действовавших и устаревших программ 1947 г.

Также, с 1 января 1956 г. одновременно увеличен срок обучения в автошколах, на курсах и индивидуально-бригадным методом для

занимающихся с отрывом от производства до четырех месяцев (ранее три месяца) и без отрыва — до шести месяцев, отменена система стажировки. То есть акцентировалось внимание на повышении качества подготовки водительского состава как в теоретическом, так и практическом аспекте, необходимости знания материальной части, правил дорожного движения, наличия навыков вождения, что в конечном итоге сказалось на обеспечении безопасности дорожного движения. В целом подготовка водительских кадров с 1953 по 1955 гг. в РСФСР и УССР возросла с 61,6 тыс. человек до 83,8 тыс. [20, стр. 1—2], однако их качество не соответствовало предъявляемым требованиям автохозяев и Госавтоинспекции.

В соответствии с распоряжением Совета Министров СССР от 3 сентября 1955 г. № 6499 Государственной автомобильной инспекцией с Министерством автомобильного транспорта и шоссейных путей Советского Союза было разработано и в 1956 г. введено в действие новое Положение о порядке присвоения квалификации шофера III, II и I классов и шофера-любителя [13]. В соответствии с ним была активизирована роль автомобильных хозяйств и школ (курсов) в деле повышения квалификации шоферов и улучшения дисциплины среди них. Приказом руководителя автохозяйства на основе представления квалификационной комиссии хозяйства присваивалась квалификация II и I классов [12, стр. 10], ранее данная квалификация водителям присваивалась только Госавтоинспекцией.

В рассматриваемый исторический период водители делились на две категории: любители (шофер-любитель) и профессионалы (шофер-профессионал), которые в свою очередь в зависимости от квалификации (производственных показателей, трудовой дисциплины — безаварийной работы, технического состояния автомобиля, уровня теоретических знаний) имели один из трех возможных классов. Квалификационные талоны (II и I классов) служили основанием для выплаты шоферам надбавок к заработной плате за классность. При этом за нарушение правил уличного движения, правил эксплуатации автомобиля, систематическое невыполнение плана была предусмотрена возможность, по представлению квалификационной комиссии, лишать шофера права иметь талон II или I класса на срок до шести месяцев, что в свою очередь аннулировало возможность получать надбавку за классность [16, стр. 30—31]. То есть это было своего рода стимулом для водителей выполнять в полном объеме поставленные перед ними производственные задачи и выступало еще одной гарантией неукоснительного соблюдения правил дорожного движения, постоянной технической исправности автомобиля и непосредственно влияло на обеспечение безопасности дорожного движения.

В целом принимаемыми мерами удавалось несколько сдерживать рост аварийности на автотранспорте, однако их эффективность в регионах с

высокой концентрацией транспортных средств не могла уже дать ожидаемого эффекта. Так, по причине грубых нарушений правил безопасности движения, эксплуатации технически неисправных машин, а также управления автомобилями лицами в нетрезвом состоянии в 1957 г. на территории УССР произошло значительное количество автодорожных происшествий с человеческими жертвами. Почти половина всех зарегистрированных происшествий в республике произошла на территории четырех областей (Днепропетровской, Киевской, Сталинской и Харьковской). Вследствие чего Правительством Советской Украины 14 мая 1958 г. было принято постановление № 574 «О мерах по усилению борьбы с авариями на автомобильном транспорте», которое содержало прогрессивные и комплексные меры организационно-правового характера.

Дополнительно вопросам обеспечения безопасности дорожного движения было уделено внимание в постановлении Правительства УССР от 10 ноября 1958 г. № 1596 «О мерах по упорядочению и благоустройству автомобильных дорог, пролегающих через сельские населенные пункты», где, помимо прочего, указывалось на неустроенность улиц в сельской местности ряда регионов, что не только затрудняло движение автомобилей, но и создавало опасность для пешеходов. Вследствие этого было предусмотрено составление технических правил и норм на строительство дорог в сельских населенных пунктах, в которых предписывалось устройство тротуаров и велосипедных дорожек, павильонов и площадок для посадки пассажиров и стоянки автобусов и автомобилей.

В 1950-х гг. в Советском Союзе все еще не существовало единых общегосударственных правил дорожного движения, они были приняты только в 1960 г. Поэтому вместо действовавших в каждом регионе местных правил движения транспорта и пешеходов было реализовано предварительное решение — приняты в рамках республик типовые правила движения, что позволило значительно упорядочить поведение участников дорожного движения. В частности, с 1 сентября 1958 г. на территории Украинской ССР вступали в действие Единые правила движения пешеходов и транспорта на улицах населенных пунктов и дорогах УССР, а 12 мая 1959 г. Советом Министров Беларуси года были приняты Правила дорожного движения по улицам и дорогам Белорусской ССР [4, стр. 62].

Увеличение количества аварий в 1958 г. в Советском Союзе, особенно на территории отдельных республик и регионов, значительные демографические и экономические потери обусловили принять Правительству СССР 16 июля 1959 г. первое в своем роде постановление № 793 «Об усилении борьбы с аварийностью на автомобильном транспорте». Примечательным в данном подзаконном акте было не только акцентирование внимания на самой проблеме аварийности на

автомобильном транспорте на общегосударственном уровне, но также и прогрессивный характер закрепленных в нем организационно-правовых мер, направленных на качественное улучшение обеспечения безопасности дорожного движения, многие из которых и спустя 60 лет не теряют своей значимости.

В заключении отметим, что середина XX в. характеризуется значительными темпами роста отечественного автопарка за счет увеличения автомобильного производства, повышением интенсивности использования автомобильного транспорта, актуализацией массовости и качества подготовки водительских кадров, уделением внимания вопросам технического состояния автотранспортных средств и противодействия аварийности. Именно в 1950-х гг. стала актуализироваться необходимость комплексного подхода к обеспечению безопасности дорожного движения, принятию системных мер, централизации и унификации требований к правилам уличного движения, что, конечно же, заложило основы дальнейшей государственной политики в данном направлении.

Литература

1. Берестинский, Г. Плакаты с неудачным текстом // Автомобильный транспорт. — 1955. — № 7.
2. Братченко, И. Централизованное управление автомобильными перевозками // Автомобильный транспорт. — 1954. — № 11.
3. ГОСТ 2965-45 Знаки дорожные сигнальные. Классификация и технические условия. — Москва, 1945.
4. Дорожный патруль: история создания, становления и развития ДПС ГАИ / К. М. Андрончик. — Минск, 2014.
5. История Коммунистической партии Советского Союза / Б. Н. Пономарев, М. С. Волин, В. С. Зайцев [и др.]. — 6-е изд., доп. — Москва, 1982.
6. Кокурин, А. МВД: структура, функции, кадры. Статья седьмая (1953—1954) / А. Кокурин, Н. Петров // Военная мысль. — 1998. — № 1.
7. КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК 1898—1953 : в 2 частях. Часть II 1925—1953. — Москва, 1953.
8. Лаврентий Берия. 1953. Стенограмма июльского пленума ЦК КПСС и другие документы / под редакцией А. Н. Яковлева ; составители В. Наумов, Ю. Сигачев. — Москва, 1999.
9. Лукьянов, В. В. Безопасности дорожного движения. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва, 1983.
10. Наши задачи в новом году области // Автомобильный транспорт. — 1955. — №12.
11. Несокрушимое единение партии, правительства, советского народа // Правда. — 1953. — 10 июля.
12. Новый порядок присвоения квалификации шоферам // За рулем. — 1956. — № 1.
13. Положение о порядке присвоения квалификации шоферам III, II и I классов и шофера-любителя. — Москва, 1956.
14. Пути улучшения организации и технологии технического обслуживания и ремонта автомобилей // Автомобильный транспорт. — 1955. — № 1.

15. Расширять централизованные перевозки грузов автомобильным транспортом общего пользования // Автомобильный транспорт. — 1955. — №1.
16. Романов, Б. О новом порядке присвоения квалификации шоферам // Автомобильный транспорт. — 1956. — № 4.
17. Сборник Законов СССР и Указов Президиума Верховного Совета ССР (1938 — июль 1956 гг.) / составители М. И. Юмашев, Б. А. Жалейко ; под редакцией Л. И. Мендельштама. — Москва, 1956.
18. Советское право / под редакцией А. В. Дозорцева. — Москва, 1969.
19. Улучшать работу автомобильного транспорта // Автомобильный транспорт. — 1955. — № 2.
20. Улучшить качество подготовки шоферов // Автомобильный транспорт. — 1956. — № 5.
21. Шлезингер, М. О новых программах подготовки шоферов III, II, I классов // Автомобильный транспорт. — 1955. — № 5.
22. Щетанюк, П. Распространение централизованных перевозок грузов в Сталинской области // Автомобильный транспорт. — 1955. — № 8.

References

1. Berestinskiy, G. Plakaty s neudachnym tekstom [Posters with unsuccessful text] // Avtomobil'nyy transport. — 1955. — № 7.
2. Bratchenko, I. Tsentralizovannoye upravleniye avtomobil'nymi perevozkami [Centralized management of road transport] // Avtomobil'nyy transport. — 1954. — № 11.
3. GOST 2965-45 Znaki dorozhnyye signal'nyye. Klassifikatsiya i tekhnicheskiye usloviya [GOST 2965-45 Signal road signs. Classification and specifications]. — Moskva, 1945.
4. Dorozhnyy patrol': istoriya sozdaniya, stanovleniya i razvitiya DPS GAI [Road patrol: the history of the creation, formation and development of the traffic police of the traffic police] / K. M. Andronchik. — Minsk, 2014.
5. Istoriya Kommunisticheskoy partii Sovetskogo Soyuza [History of the Communist Party of the Soviet Union] / B. N. Ponomarev, M. S. Volin, V. S. Zaytsev [i dr.]. — 6-ye izd., dop. — Moskva, 1982.
6. Kokurin, A. MVD: struktura, funktsii, kadry. Stat'ya sed'maya (1953—1954) [Ministry of Internal Affairs: structure, functions, personnel. Article Seven (1953—1954)] / A. Kokurin, N. Petrov // Voyennaya mysl'. — 1998. — № 1.
7. KPSS v rezolyutsiyakh i resheniya s"yezdov, konferentsiy i plenumov TSK 1898—1953 [The CPSU in resolutions and decisions of congresses, conferences and plenums of the Central Committee 1898-1953]: v 2 chastyakh. Chast' II 1925—1953. — Moskva, 1953.
8. Lavrentiy Beriya. 1953. Stenogramma iyul'skogo plenuma TSK KPSS i drugiye dokumenty [Lavrenty Beria. 1953. Transcript of the July Plenum of the Central Committee of the CPSU and other documents] / pod redaktsiyey A. N. Yakovleva ; sostaviteli V. Naumov, YU. Sigachev. — Moskva, 1999.
9. Luk"yanov, V. V. Bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya [Safety of road traffic]. — 2-ye izd., pererab. i dop. — Moskva, 1983.
10. Nashi zadachi v novom godu oblasti [Our tasks in the new year of the region] // Avtomobil'nyy transport. — 1955. — №12.
11. Nesokrushimoye yedineniye partii, pravitel'stva, sovetskogo naroda [The indestructible unity of the party, government, Soviet people] // Pravda. — 1953. — 10 iyulya.

12. Novyy poryadok prisvoyeniya kvalifikatsii shoferam [The new procedure for assigning qualifications to drivers] // Za rulem. — 1956. — № 1.
13. Polozheniye o poryadke prisvoyeniya kvalifikatsii shoferam III, II i I klassov i shofera-lyubitelya [Regulations on the procedure for assigning qualifications to drivers of III, II and I classes and an amateur driver]. — Moskva, 1956.
14. Puti uluchsheniya organizatsii i tekhnologii tekhnicheskogo obsluzhivaniya i remonta avtomobiley [Ways to improve the organization and technology of maintenance and repair of cars]// Avtomobil'nyy transport. — 1955. — № 1.
15. Rasshiryat' tsentralizovannyye perevozki gruzov avtomobil'nyim transportom obshchego pol'zovaniya [Expand centralized transportation of goods by public road transport]// Avtomobil'nyy transport. — 1955. — №1.
16. Romanov, B. O novom poryadke prisvoyeniya kvalifikatsii shoferam [On the new procedure for assigning qualifications to drivers]// Avtomobil'nyy transport. — 1956. — № 4.
17. Sbornik Zakonov SSSR i Ukazov Prezidiuma Verkhovnogo Soveta SSR (1938 — iyul' 1956 gg.) [Collection of Laws of the USSR and Decrees of the Presidium of the Supreme Soviet of the SSR (1938 - July 1956)]/ sostaviteli M. I. Yumashev, B. A. Zhaleyko ; pod redaktsiyey L. I. Mendel'shtama. — Moskva, 1956.
18. Sovetskoye pravo [Soviet law]/ pod redaktsiyey A. V. Dozortseva. — Moskva, 1969.
19. Uluchshat' rabotu avtomobil'nogo transporta [To improve the work of road transport]// Avtomobil'nyy transport. — 1955. — № 2.
20. Uluchshit' kachestvo podgotovki shoferov [To improve the quality of driver training]// Avtomobil'nyy transport. — 1956. — № 5.
21. Shlezinger, M. O novykh programmakh podgotovki shoferov III, II, I klassov [About new training programs for drivers of III, II, I classes]// Avtomobil'nyy transport. — 1955. — № 5.
22. Shchetanyuk, P. Rasprostraneniye tsentralizovannykh perevozok gruzov v Stalinskoy oblasti [Distribution of centralized cargo transportation in the Stalin region]// Avtomobil'nyy transport. — 1955. — № 8.