

Тишаков М.П. О состоянии обеспечения безопасности дорожного движения...

3. Коваленко Е.А., Усанов И.В. Организационные, тактические и оперативно-розыскные начала противодействия преступной деятельности adeptов тоталитарных сект и деструктивных культов. М.: Юрлитинформ, 2009. 152 с.
4. Рябинин Д.А. Особенности уголовно-правовой характеристики убийств, совершаемых по религиозным мотивам // Современное право. 2016. № 8. С. 103–108.
5. Тонконогов А.В. Пенитенциарная секталогия: учебно-практическое пособие. М.: НИИ УИС Минюста России, 2004. 121 с.

Literatura

1. Glazunova I.V., Ryabinin D.A. Primenenie sudebno-religiovedcheskoj ekspertizy pri rasledovanii ubijstv s religioznoj motivatsiej // Vestnik Rossijskoj tamozhennoj akademii. 2016. № 4. S. 80–88.
2. Ismagilova A. Ponyatie netraditsionnykh religioznykh ob'edinenij destruktivnogo kharaktera i kriminologicheskij analiz ikh deyat'nosti // Evrazijskij yuridicheskij zhurnal. 2016. № 2. S. 299–303.
3. Kovalenko E.A., Usanov I.V. Organizatsionnye, takticheskie i operativno-rozysknye nachala protivodejstviya prestupnoj deyat'nosti adeptov totalitarnykh sekt i destruktivnykh kul'tov. M.: Yurlitinform, 2009. 152 s.
4. Ryabinin D.A. Osobennosti ugolovno-pravovoj kharakteristiki ubijstv, sovershaemykh po religioznym motivam // Sovremennoe pravo. 2016. № 8. S. 103–108.
5. Tonkonogov A.V. Penitentsiarnaya sektalogiya: uchebno-prakticheskoe posobie. M.: NII UIS Minyusta Rossii, 2004. 121 s.

DOI: 10.25586/RNUV9276.20.03.P.169

УДК 351.81:656.13.08.«1954–1955»(477.6)

М.П. Тишаков

О СОСТОЯНИИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА ТЕРРИТОРИИ ДОНБАССА В 1954–1955 гг.

Раскрываются организационно-правовые аспекты обеспечения безопасности дорожного движения в 1954–1955 гг. на территории Донбасса. На основе малоизвестных архивных документов и материалов исследуются особенности противодействия аварийности на автомобильном транспорте в Ворошиловградской и Сталинской областях. Путем скрупулезного анализа статистических данных раскрыто общее состояние обеспечения безопасности дорожного движения. Проиллюстрировано взаимодействие местных советских и партийных органов с Государственной автомобильной инспекцией в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в регионе.
Ключевые слова: аварийность, Госавтоинспекция, Донбасс, обеспечение безопасности дорожного движения.

M.P. Tishakov

ON THE STATE OF MAKING ROAD SAFETY IN THE DONBASS TERRITORY IN 1954–1955

The article reveals the organizational and legal aspects of ensuring road safety in 1954–1955 in the territory of Donbass. On the basis of little-known archival documents and materials, the features of coun-

tering accident rate in road transport in the Voroshilovgrad and Stalin regions are investigated. Through a rigorous analysis of statistical data, the general state of road safety is revealed. The interaction of local Soviet and party bodies with the State Automobile Inspectorate in the field of road safety in the region is illustrated.

Keywords: accident rate, State Traffic Inspectorate, Donbass, ensuring road safety.

Обеспечение безопасности дорожного движения характеризуется многогранностью и сложностью в достижении поставленных задач и прогнозировании дорожной обстановки. Проблема борьбы с аварийностью на автотранспорте давно уже вышла на общегосударственный уровень и требует все новых усилий по ее эффективному решению. Тем не менее скрупулезный анализ с историко-правовых позиций обозначенной проблематики свидетельствует о возможности уменьшения влияния негативных факторов автомобилизации и достижения позитивных результатов.

Меры по предупреждению дорожно-транспортных происшествий на протяжении многих десятилетий находятся под пристальным взглядом ученых и практиков М.Б. Афанасьева, В.В. Лукьянова, В.И. Майорова, В.П. Могилы, Г.П. Рифицкого, Б.В. Россинского и др.

При этом анализ историографии свидетельствует о наличии специфических решений проблемы обеспечения безопасности дорожного движения как для каждого отдельного региона, так и для исторического периода в целом.

Особенно ценным является опыт нашего прошлого, который позволяет в ретроспективном аспекте взглянуть на суть самой проблемы, проанализировать специфику ситуации и выявить скрытые резервы для повышения эффективности обеспечения безопасности дорожного движения. Особую актуальность приобретает анализ архивных материалов и документов, раскрывающих организационно-правовую

деятельность по противодействию аварийности на примере отдельных регионов, в частности Донбасса. Ведь сосредоточенный в данном регионе промышленный конгломерат представляет собой не только мощнейшее скопление индустриальных объектов, высокий уровень урбанизации, но также концентрацию автотранспортных предприятий. А это, как известно, влечет соответствующий риск аварийности и необходимость разработки механизма по ее противодействию.

С 1 июля 1954 г. на территории всей улично-дорожной сети Советского Союза были введены новые стандарты дорожных знаков. Группирование дорожных знаков осталось прежними, а вот по форме они претерпели изменения: предупреждающие – треугольные, запрещающие и указательные – круглые [5, с. 143]. На территории Сталинской области, в связи с нововведениями, была издана большим тиражом брошюра «Знаки дорожные сигнальные нового образца», которая непосредственно использовалась при изучении правил дорожного движения [1].

В свою очередь, руководством региональных правоохранительных органов уделялось пристальное внимание состоянию обеспечения безопасности дорожного движения. За 7 месяцев 1954 г. на территории Сталинской области было совершено 180 дорожных происшествий, что на 56,6% больше, чем в 1953 г., пострадало 226 человек (+47,8%), в том числе погибло 78 человек – рост на 69,5% [3, д. 5., л. 105]. Уже в октябре 1954 г. проведено областное совещание начальников милиции и ра-

Тишаков М.П. О состоянии обеспечения безопасности дорожного движения...

ботников Госавтоинспекции, на котором обращено внимание на усиление надзора за движением автотранспорта [2, д. 447, л. 72]. Дальнейший ход событий засвидетельствовал некоторое изменение динамики дорожно-транспортного травматизма. По итогам 10 месяцев 1954 г. было зафиксировано 325 автодорожных происшествий, что на 52% больше, чем годом ранее, в которых пострадало 422 человека (+34%), в том числе погибло 135 граждан (+43,6%) [3, д. 5, л. 149а].

Поэтому в декабре 1954 г. по инициативе Госавтоинспекции в редакции газеты «Социалистический Донбасс» состоялось совещание руководителей, секретарей партийных организаций и передовых шоферов крупных автохозяйств. Рассматривались актуальные вопросы состояния дорожно-транспортной обстановки и меры по предотвращению аварийности на автотранспорте. Материалы совещания не только были опубликованы в самом массовом издании региона, но и рассмотрены на собраниях в автохозяйствах [2, д. 447, л. 72].

Отмечено, что проблемы в сфере обеспечения безопасности дорожного движения являются следствием недостаточного внимания отдельных руководителей, партийных и общественных организаций к работе водителей автотранспорта. Указывалось на отсутствие в ряде автохозяйств элементарного порядка, низкой трудовой и производственной дисциплины, как следствие, выход из строя машин, частые аварии.

В пример приводился опыт эффективного использования автомашин и отсутствие аварий в передовых автохозяйствах области («Донбассэнерго», Горловский машиностроительный завод имени С.М. Кирова, Рутченковская автобаза комбината «Сталинуголь»). Был сделан вывод о необходимости со стороны руководителей,

партийных и профсоюзных организаций постоянно вести воспитательную работу среди шоферов [9].

Уже в январе – феврале 1955 г. Госавтоинспекцией во всех городах и районах Сталинской области [2, д. 447, л. 72] была проведена полная переэкзаменовка водительского состава – 80 тыс. человек [3, д. 15, л. 23].

О состоянии дорожно-транспортной обстановки в виде докладных записок постоянно извещались партийные органы, где детально отображались не только количественные показатели, но также раскрывались и причины аварийности. В ответ принимались соответствующие меры, например, Постановления Бюро Сталинского обкома от 22 июня 1954 г. «О серьезных происшествиях при организации и перевозке трудящихся в места отдыха» [2, д. 86, л. 48–50], от 15 марта 1955 г. «О мерах по предупреждению аварий на железнодорожных переездах» [Там же, д. 456, л. 86].

На заседаниях обкома неоднократно рассматривалось состояние аварийности на автотранспорте с целью принятия ответственных мер для улучшения ситуации, что характерно как для Ворошиловградской, так и Сталинской областей. Например, 27 декабря 1955 г. на заседании Бюро обкома начальнику Сталинского облуправления милиции т. Работягову и другим руководителям правоохранительных органов региона было указано на усиление мер по борьбе с происшествиями на автомобильном транспорте. Это явилось соответствующей реакцией на состояние аварийности: за 10 месяцев 1955 г. в результате автодорожных происшествий в Сталинской области пострадало более четырехсот человек, из которых погибло 149 [Там же, д. 407, л. 27, 30].

Большую роль в укреплении дисциплины среди водительского состава автохо-

зайств имели письма (информации) Госавтоинспекции, партийных и советских органов руководителям предприятий, учреждений и учебных заведений, в которых отражались наиболее характерные нарушения правил движения. По данным письмам принимались меры общественного и административного воздействия. Так, в связи с низким уровнем квалификации водителей в мае 1955 г. было направлено письмо руководству автотранспортом Сталинской области с требованием провести среди всего водительского состава дополнительные занятия по техническому минимуму. Еще одним характерным примером является направленное в июне 1955 г. письмо начальнику Управления автотранспорта Министерства угольной промышленности УССР, в котором указывалось на низкую дисциплину среди водителей в Чистяковской автобазе, а также об отсутствии контроля за работой водителей. На основании письма начальник управления издал приказ о наказании виновных и усилении воспитательной работы среди водительского состава. В целом данные меры точечного реагирования оказывали существенное влияние на повышение транспортной дисциплины в автомобильных хозяйствах [3, д. 11, л. 143].

Необходимо отметить, что органы ГАИ Донбасса уделяли самое пристальное внимание обеспечению безопасности дорожного движения. В частности, как отмечал 10 мая 1955 г. на открытом собрании парторганизации управления милиции Сталинской области начальник областной ГАИ т. И.А. Микитюк, «ликвидировать аварийность – обеспечить жизнь и здоровье многих сотрудников... сохранить транспорт, грузы, сооружения и т.д. Повышение технической готовности автопарков... Правильная организация потоков и рейдов движения обеспечит большую

пропускную способность улиц и дорог» [3, д. 12, л. 129]. Руководители ГАИ региона понимали, какой спектр задач стоит перед ними, и дело касалось не только выполнения сугубо функциональных задач и обеспечения безопасности дорожного движения, но и того, как сказывается влияние автотранспорта на экономику, на благосостояние граждан, сохранение их жизни и здоровья.

Стоит также отметить деятельность сотрудников ГАИ по предупреждению дорожно-транспортных происшествий путем публикаций в средствах массовой информации, адресованных руководителям автохозяйств, водителям, пешеходам и пассажирам, о необходимости изучения и строгого соблюдения правил движения и пользования транспортом. Данные призывания в том числе были адресованы родителям, педагогам и пионервожатым. Акцентировалось внимание на предупреждении несчастных случаев, предостережении шалости детей на улицах и дорогах [7].

Наиболее негативные случаи находили свое отражение в публикациях региональных изданий [8; 10]. Отмечалось и об отрицательном влиянии алкоголя на водителей во время управления транспортным средством, приводились примеры наиболее резонансных дорожных происшествий.

Необходимо отметить высокую роль советских органов власти на местах. Исполком Сталинского облсовета по ходатайству начальника Госавтоинспекции области от 1 апреля 1955 г. № 3-9/776 [4, д. 125, л. 304] в целях обеспечения дисциплины и порядка движения автомобильного транспорта и пешеходов по улицам и дорогам области, предупреждения аварий принял предложенный проект Решения «О соблюдении правил движения по улицам и дорогам Сталинской области» за основу [Там же, л. 299–300].

Тишаков М.П. О состоянии обеспечения безопасности дорожного движения...

В целом вопросы обеспечения безопасности дорожного движения и состояния дорожно-транспортного травматизма рассматривались не только на заседаниях исполнительного комитета, а также и на сессии Сталинского областного совета депутатов трудящихся. Например, в ходе выступления на сессии 28 декабря 1955 г. депутат Старобешевского избирательного округа № 216 т. В.З. Игнатенко отметил, что в течение 1955 г. в районе зарегистрировано 72 нарушения со стороны водителей, по результатам которых 37 человек лишено прав управления [4, д. 159, л. 14]. В рамках данной сессии значительный научный интерес представляет и содержание доклада прокурора Сталинской области «О состоянии и мерах по дальнейшему укреплению социалистической законности в области», где уделено пристальное внимание обеспечению безопасности дорожного движения. Особо подчеркивается факт множества допущенных нарушений на автотранспорте, случаи выезда водителей на неисправных машинах, а также управление ими в нетрезвом виде, что стало причиной аварий с участием автотранспорта. Отмечался и низкий уровень реагирования со стороны автохозяйств, правоохранительных и судебных органов [Там же, д. 164, л. 4–8]. В итоге были приняты серьезные меры по устранению недостатков.

Ситуация в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в исследуемый период характеризовалась поиском наиболее оптимальной модели противодействия аварийности. Например, на протяжении 1954 г. и в начале 1955 г. госавтоинспекторами в рамках осуществления надзора за движением транспортных средств на линии выявлено более 35 тыс. нарушений правил дорожного (уличного) движения, в результате чего 31 757 граждан привлече-

но к ответственности в административном порядке. С целью противодействия аварийности среди населения было проведено более 16 тыс. докладов и бесед, организовано проведение 36 городских и районных совещаний [3, д. 12, л. 99–100].

В результате совместных действий в Сталинской области достигнуто снижение показателей аварийности: 351 автодорожное происшествие в 1955 г. против 381 в 1954 г., уменьшение количества пострадавших с 494 до 449, однако по погибшим не удалось достигнуть существенного снижения (160 за 1954 г. и 158 человек – за 1955 г.) [Там же, д. 12, л. 100; д. 17, л. 17].

Конечно, ситуация в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и на территории Ворошиловградской области была далека от оптимальной: за 7 месяцев 1954 г. было зафиксировано 141 дорожно-транспортное происшествие, пострадало 173 человека, в том числе 65 со смертельным исходом. Как и в Сталинской области, одной из причин было нахождение водителей в нетрезвом состоянии, что стало следствием 25 аварий, при которых пострадало 39 человек, 7 из них погибло [6, д. 436, л. 28].

Обстановка требовала незамедлительных мер реагирования, о чем непосредственно указывалось в резолюции председателя Ворошиловградского обкома после ознакомления с содержанием Докладной записки от 29 октября 1954 г. № 07/2870 «О состоянии автодорожных происшествий по Ворошиловградской области за III квартал 1954 года и мерах борьбы с аварийностью на автотранспорте», представленной начальником Управления милиции области. Наиболее неблагоприятными по состоянию автодорожных происшествий оказались города Ворошиловград, Ворошиловск, Красный Луч и Краснодонский,

Ворошиловский и Александровский районы [6, д. 436, л. 29–34].

В целом совершение значительного количества автодорожных аварий свойственно для наиболее урбанизированных и индустриальных районов Донбасса и непосредственно для предприятий, имеющих наибольшее количество автомобильного транспорта. Но детальный анализ показал, что в отчетном периоде самые высокие итоговые данные приходились на индивидуальных владельцев – 42,9% ДТП при 47 пострадавших (46,1%) [Там же, л. 31], что уже непосредственно требовало определенной корректировки работы с данной категорией участников движения.

В рамках осуществления контроля за движением автотранспорта на линии в III квартале 1954 г. на территории Ворошиловградской области было выявлено 7348 нарушений правил уличного движения, за что оштрафовано 3675 водителей на общую сумму 173 400 руб., заменено 2128 талонов к удостоверениям, лишено права на управление автомашинами 275 человек, предупреждено – 836.

Кроме мер административного воздействия были проведены агитационно-массовые мероприятия: 97 собраний водителей в автохозяйствах, на которых присутствовало 4786 человек; 240 бесед с водителями по безопасности движения с охватом 5065 человек; 870 бесед по правилам уличного движения в школах общего и технического образования, где присутствовало 90 848 учащихся; продемонстрировано 325 киносеансов по правилам движения и технических фильмов для 114 030 зрителей; передано 45 радиотрансляционных лекций и бесед по безопасности движения. Также было изготовлено и распростра-

нено 8000 плакатов и 3000 экз. листовок, 20 панно. Написано 338 информационных записок руководителям автохозяйств о выявленных нарушителях [6, д. 436, л. 32–33].

Данная организационно-правовая деятельность, которая и в последующем осуществлялась планомерно и целенаправленно [Там же, д. 517, л. 46–47], в итоге дала свои положительные результаты. По итогам 1955 г. на 16% снизилось количество автодорожных аварий по сравнению с 1954 г., показатели по пострадавшим и погибшим уменьшились на 19,2 и 17,4% соответственно [Там же, л. 39]. Также с позитивной стороны следует отметить результаты более пристального внимания к индивидуальным владельцам автотранспорта, которыми было совершено 45 дорожных происшествий, или 20,3% к общему их количеству, при этом пострадало 60 человек (20,9%), из них погибло 20 человек (17%) [Там же, л. 46]. А ведь за каждой цифрой скрывались человеческие жизни и здоровье.

Представленный региональный опыт обеспечения безопасности дорожного движения свидетельствует, что, благодаря смелой и разумной инициативе, а также консолидации усилий, возможно эффективно нивелировать влияние негативных факторов на дорожную обстановку. Проиллюстрированные практические примеры организационно-правовой деятельности местных советских и партийных органов, налаживание между ними взаимодействия говорят о широких возможностях использования рассмотренного опыта, необходимости учета региональных особенностей в сфере обеспечения безопасности дорожного движения на современном этапе.

Литература

1. Брошюра «Знаки дорожные сигнальные нового образца» // Социалистический Донбасс. 1955. 14 янв.
2. Донецкий государственный архив (ДГА). Ф. П-326. Оп. 10.
3. ДГА. Ф. П-903. Оп. 2.
4. ДГА. Ф. Р-2794. Оп. 2.
5. Лобанов Д.А. История службы ГИБДД: от Петра Великого до наших дней. Н. Новгород, 2001.
6. Луганский государственный архив (ЛГА). Ф. П-179. Оп. 5.
7. Руководители транспортных хозяйств, водители машин, пешеходы и пассажиры! // Социалистический Донбасс. 1954. 24 дек.
8. Суд Шофер-лихач наказа // Социалистический Донбасс. 1954. 16 июня.
9. Шофер // Социалистический Донбасс. 1954. 10 дек.
10. Шофер-убийца приговорен к расстрелу // Социалистический Донбасс. 1955. 24 нояб.

Literatura

1. Broshyura "Znaki dorozhnye signal'nye novogo obraztsa" // Sotsialisticheskij Donbass. 1955. 14 yanv.
2. Donetskij gosudarstvennyj arkhiv (DGA). F. P-326. Op. 10.
3. DGA. F. P-903. Op. 2.
4. DGA. F. R-2794. Op. 2.
5. Lobanov D.A. Istoriya sluzhby GIBDD: ot Petra Velikogo do nashikh dnei. N. Novgorod, 2001.
6. Luganskij gosudarstvennyj arkhiv (LGA). F. P-179. Op. 5.
7. Rukovoditeli transportnykh khozyajstv, voditeli mashin, peshekhody i passazhiry! // Sotsialisticheskij Donbass. 1954. 24 dek.
8. Sud Shofer-likhach nakaza // Sotsialisticheskij Donbass. 1954. 16 iyunya.
9. Shofer // Sotsialisticheskij Donbass. 1954. 10 dek.
10. Shofer-ubijtsa prigovoren k rasstrely // Sotsialisticheskij Donbass. 1955. 24 noyab.

DOI: 10.25586/RNUV9276.20.03.P.175

УДК 342.5

Н.А. Чертова, А.В. Тетерин, С.Е. Жура,
И.В. Савельев, И.В. Ершова, Е.Н. Богданова

ГОСУДАРСТВЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИМ
СОТРУДНИЧЕСТВОМ В АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЕ: ПРОБЛЕМЫ
РЕГЛАМЕНТАЦИИ И КООРДИНАЦИИ*

Рассматриваются проблемные аспекты государственного управления научно-техническим сотрудничеством в Арктической зоне на уровне субъектов Российской Федерации. Обращается внимание на совершенствование правового регулирования и повышение эффективности планирования и сотрудничества субъектов в сфере изучения Арктики.

* Исследование выполнено при финансовой поддержке Российского фонда фундаментальных исследований (РФФИ) в рамках научного проекта № 18-29-15055 «Разработка правовой модели международного научно-технического сотрудничества в сфере комплексного изучения Арктики».