

СТАНОВЛЕННЯ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ У СРСР В 20 – 40-і РОКИ ХХ ст. І ФОРМУВАННЯ ДЕРЖАВНОЇ АВТОМОБІЛЬНОЇ ІНСПЕКЦІЇ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЙОГО РОБОТИ

У пропонованій статті на підставі вивчення нормативно-правової бази, огляду літератури автор досліджує проблему розвитку автомобільного транспорту і процес створення Державної автомобільної інспекції в 20 – 40-і роки ХХ ст. для забезпечення порядку на дорогах і автомагістралях Радянського Союзу.

Однією із малодосліджених проблем є історія розвитку автомобільного транспорту і Державної автомобільної інспекції в 20 – 40-і роки ХХ ст. для забезпечення порядку на дорогах і автомагістралях Радянського Союзу. Історія ДАІ найтісніше переплетена з процесом розвитку автомобільного транспорту, дорожнього будівництва, комунального господарства, багатьох інших органів управління, з історією всієї державної системи забезпечення безпеки дорожнього руху. Закономірність їх зв'язку взаємообумовлена та взаємозалежна. Лише розібравшись у процесах, що протікають у цих галузях, можна адекватно зрозуміти історію ДАІ.

Вивчення поставленої проблеми допоможе краще розібратися в об'єктивних процесах створення автомобільного транспорту і ДАІ, з'ясувати основні тенденції розвитку автодоріг, проаналізувати причини аварійності на автомобільному транспорті в 20 – 40-і роки. Надані матеріали можуть представляти не тільки історико-теоретичний, але і практичний інтерес для широкого кола вчених, співробітників транспорту, органів внутрішніх справ та інших фахівців.

Таким чином, все сказане свідчить про те, що надана проблема актуальна і потребує подальшого вивчення.

Безпосередні дослідження розвитку транспорту здійснювалися в роботах А. Туманяна, Б.П. Орлової, Є.В. Кічигіної, Л.М. Шугурової, М.Б. Афанасьєва, Г.П. Ріфіцького, І.С. Храпова А.Є. Шевченка та інших [1-9]. Автори сконцентрували свою увагу на аналізі документів розвитку автомобільного транспорту, Державної автомобільної інспекції у СРСР, боротьбі з аварійністю. Разом з тим, цілий ряд питань хоча і поставлено, але вони потребують подальшого вивчення.

У пропонованій статті на підставі вивчення нормативно-правової бази, огляду літератури автор досліджує проблему розвитку автомобільного транспорту СРСР і Державної автомобільної інспекції в 20–40-і роки ХХ ст. як необхідної основи забезпечення належного порядку роботи транспорту.

У результаті лютневої революції 1917 року починається новий етап розвитку дорожньо-транспортного будівництва. Більшовики, вчинивши державний переворот, звалили на народ вантаж неймовірних труднощів, що вимушені були вирішувати форсовано, незважаючи ні на що. Більшовики в що б то не стало намагалися

утриматися у влади. Не дивлячись на виняткові труднощі, пов'язані з громадянською війною, Радянський уряд здійснював будівництво нових автомобільних доріг.

21 – 23 жовтня 1927 р. на з'єднаному пленумі ЦК і ЦКК ВКП(б) у Директивах зі складання першого п'ятирічного плану вказувалося: «В області транспорту слід поставити своєю задачею таке розширення мережі транспорту і його роботи, яке покривало б потреби виробництва і товарообігу, що розширяється, залучаючи до народногосподарського життя країни нові райони, відкриваючи нові величезні джерела розвитку продуктивних сил і забезпечуючи потреби оборони» [10, с. 62-63].

В роки другої п'ятирічки темпи дорожнього будівництва ще більш зросли. За цей період в СРСР побудовано і реконструйовано (дороги державного значення і низової мережі) 348141 км нових автогужових доріг, у тому числі низовою мережею 327 896 км. Були прокладені автомобільні дороги великої протяжності, у тому числі магістральні. Протяжність доріг з твердим покриттям до кінця другої п'ятирічки (1937 р.) склала 83,9 тис. км у порівнянні з 37,3 тис. км у 1913 р. (у межах СРСР до 17 вересня 1939 р.) [10, с. 62-63].

Але темпи розвитку дорожньої мережі відставали від потреби в ній. Було вкрай мало доріг з твердим покриттям для автотранспорту. Будівництво вдосконалених доріг обмежувалося браком фінансів, матеріалів, механізмів. Все це вимагало збільшення мережі доріг, придатних для руху автомобілів. XVIII з'їзд ВКП(б) в резолюції про план на третю п'ятирічку записав: «Побудувати і реконструювати 210 тис. км доріг, рішуче збільшивши в порівнянні з другою п'ятирічкою питому вагу будівництва вдосконалених гудронованих, асфальто-бетонних і бетонних доріг». Одночасно зверталася особлива увага на підтримку в належному порядку діючих доріг, проводячи своєчасно необхідний відновний і поточний їх ремонт з метою підвищення питомої ваги автотранспорту у вантажообігу країни. Намічалось подолання відставання у виробництві будівельних і дорожніх машин і механізмів, а також у випуску будівельного інструменту; розвивалося виробництво екскаваторів, землесосів і гідромеханізмів.

Якщо під час першої світової війни 1914 – 1918 рр. всі воюючі армії розташовували всього близько 340 тис. автомобілів, що складало 17 % всього світового автопарку того періоду, то до початку другої світової війни – в 1938 р. налічувалося 43 млн. автомашин. Якщо до 1914 р. весь автомобільний парк Росії налічував 19 тис. машин, то в кінці 1938 р. автомобільний парк СРСР розташовував вже 750 тис. одиниць, з них 680 тис. складали вантажні автомашини. За кількістю вантажних автомашин СРСР у той час займав вже перше місце в Європі і друге місце у світі. Разом із зростанням автопарку в СРСР розвивалося будівництво і удосконалення доріг [10, с. 62-63].

4 листопада 1938 р. німецький військовий аташе в Москві підготував матеріал щодо доріг Радянського Союзу, де повідомлялося, що в СРСР «перевезення вантажів автотранспортом на великі відстані поки неможливе. В даний час, підкреслено в документі, радянська республіка має тільки близько 88000 км доріг, з яких 39000 км доріг з одягом буличника і лише 3000 км асфальтованих».

З таблиць (табл. 1, 2) видно, що до кінця 1939 р. в СРСР було 118,2 тис. км доріг із твердим покриттям, у тому числі 5 тис. км. з вдосконаленими покриттями (асфальто-бетонні, покриття оброблені чорними терпкими матеріалами й ін.), яких до 1917 р. не було зовсім [9].

Таблиця 1 – Протяг автомобільних доріг загального користування

Роки (у межах СРСР до 17 вересня 1939 р.)	Всі дороги	У тому числі дороги з твердим покриттям	З них з цементно- асфальто-бетонним покриттям
1913	1450,0	24,3	–
1920	1450,0	25,0	–
1928	1452,1	32,0	–
1932	1493,7	44,5	0,5
1936	1500,0	71,3	2,2
1937	1502,0	83,9	3,2
1938	1514,7	92,9	4,2
1939	1524,3	118,2	5,0
1940	1531,2	143,4	7,1

Таблиця 2 – Протяг автомобільних доріг з твердим покриттям на 1000 км² території

Роки (у межах СРСР до 17 вересня 1939 р.) в сучасн. межах СРСР	Доводиться автомобільних доріг на 1000 км ² території
1913	1,1
1928	1,5
1932	2,1
1937	3,9
1940	6,4

В 1940 р. протяжність доріг з твердим покриттям зросла до 143,4 тис. км, що дозволило підвищити забезпеченість автодорожньою мережею на вказаний період майже в 4 рази. З них: з цементно-бетонним і асфальто-бетонним покриттям – 1,2; чорне шосе – 5,9; біле шосе – 33,2; мостові дороги – 36,6; гравієві дороги – 66,5 тис. км. Ґрунтові поліпшені дороги складали 206,4 тис. км і ґрунтові профільовані – 248,4 тис. км. Крім того, було споруджено 200 тис. км поліпшених і 250 тис. км профільованих ґрунтових доріг, десятки тисяч км яких були поліпшені гравієм, шлаком і іншими добавками [10, с. 62-63].

Прокладка і експлуатація великої мережі поліпшених ґрунтових «чорних» і асфальто-бетонних доріг викликали розвиток дорожнього машинобудування. В роки п'ятирічок була створена власна промисловість з виробництва найрізноманітніших дорожніх машин і снарядів, що відповідають сучасній техніці дорожнього будівництва.

До недоліків автодорожньої мережі відносилися низька питома вага доріг з твердим покриттям і відсутність автомобільних під'їздів до залізничних станцій. Негативно позначилося вкрай нерівномірне розміщення доріг. На Уралі, в Кузбасі, Караганді, Черемховському районі і в Середній Азії дороги з твердим покриттям були відсутні. Західні ж райони СРСР мали у своєму розпорядженні густу мережу автодоріг, за винятком Західної України і Західної Білорусі, де дороги були погані. Утрудняла роботу автомобілів не тільки безліч ґрунтових доріг, непридатних для цілорічного руху, але і вельми мала кількість мостів через великі річки. Були відсутні автодороги, що зв'язують залізничні лінії і водні магістралі.

Великий збиток транспорту в передвоєнні роки нанесли масові сталінські репресії. В цілях особистої кар'єри і затвердження свого культу на транспорті,

Л.М. Каганович з приходом на пост наркома шляхів сполучення надумав так звану «теорію контрреволюційного переділення». Під приводом боротьби з нею Каганович з санкції Сталіна організував кампанію необґрунтованих звинувачень безневинних людей і їх арештів. У результаті за порівняно короткий термін, особливо в 1937 році, було відчужено з роботи і репресовано багато кращих працівників транспорту, у тому числі майже всі заступники наркома, велика частина начальників автомобільних доріг і політвідділів, керівні кадри центрального апарату тощо. Все це завдало великого збитку і загальмувало технічний розвиток транспорту.

Формування ДАІ не можна розглядати з 1936 року, коли вона була утворена як підрозділ НКВД СРСР. Служба почала зароджуватися задовго до цього в надрах державних структур, робота яких була направлена на боротьбу з аварійністю на автомобільному транспорті ще в 20-і роки і в першу половину 30-х років.

Прийняті ще в перші роки радянської влади постанови націлювали правоохоронні органи на різке посилення боротьби з правопорушеннями на транспорті, стосувалися і порушень, допущених на автомобільному транспорті. Руйнування будь-яких шляхів сполучення (у тому числі автомобільних доріг) і встановлених на них споруджень і знаків, ушкодження рухомого складу, порушення правил безпеки руху були віднесені до злочинів контрреволюційного і особливо небезпечного характеру. Гігантська кількість правопорушників, дії яких не призвели до ДТП, в основному штрафувалася (на 10 – 20 руб.) чи не каралася зовсім. Крім того, переважна більшість порушень, встановлених у сфері дорожнього руху норм і правил, допущених посадовими особами (тобто не на дорозі), взагалі залишалася без уваги правоохоронних органів [11].

Усе це не дозволяло забезпечувати необхідну репресивну політику щодо порушників установлених на автомобільному транспорті норм і правил, що було однією з основних причин росту числа порушень і ДТП. Досліджуючи проблеми, пов'язані із застосуванням заходів кримінального покарання за порушення на автотранспорті, Е.В. Кічигіна прямо вказує, що практика судових органів не забезпечувала досить дійових репресій, особливо відносно грубих порушень, що потягли за собою важкі наслідки [7].

У цьому зв'язку пленум Верховного Суду СРСР, намітивши заходи щодо посилення кримінально-правової боротьби з аваріями на автомобільному транспорті, уточнив застосування відповідних норм КК і спеціально роз'яснив, що працівники автотранспорту за порушення правил безпеки руху підлягають кримінальній відповідальності тільки у випадках, коли наступила смерть, заподіяні каліцтва, загинуло коштоне майно або за інших дуже серйозних наслідків. При цьому водії за аварії з людськими жертвами стали притягатися до кримінальної відповідальності лише як за необережне заподіяння смерті чи каліцтва і тільки тоді, коли аварія стала результатом явно несумлінного ставлення до своєї роботи і спричинила серйозні наслідки, тобто за невиконання дій, що необхідно було виконати за обов'язками служби [12, с. 46-47].

Однак у масштабі країни проблема почала вирішуватися, коли постановою РНК СРСР від 21 травня 1932 року «По докладу Цудортранса об итогах работы за 1931 год и перспективах на 1932 год» пропонувалося розробити програму реконструкції автодорожнього транспорту, утворити при Цудортрансі (Цудортранс – центральное управление дорожного транспорта) автодорожню інспекцію з контролю за станом автотранспорту й автодоріг, видати обов'язкову постанову про регулювання дорожнього руху, доручити органам міліції притягувати винних за порушення вимог цієї постанови до відповідальності» [11].

Виконуючи цю постанову, Цудортранс розробив і затвердив 15 травня 1933 року Правила руху автомобільного і гужового транспорту дорогами СРСР. Їхня дія

поширювалася на всі позаміські дороги загального користування і на будь-якого роду та типу автомобілі і гужові перевізні засоби. Правила склалися з наступних розділів: правила руху; правила обгону й об'їзду; правила руху на перехрестях, поворотах і підйомах; правила користування проїзною частиною доріг; швидкість руху; номерні знаки та їхнє укріплення; звукові сигнальні прилади; освітлення; розмір екіпажів і вантажів; порядок повідомлення про події й аварії. Контроль за виконанням вимог правил покладался на міліцію й автодорожню інспекцію Цудортрансу.

У липні 1933 р. Всесоюзний комітет стандартизації затвердив загальносоюзний стандарт 5802, скасувавши ОСТ 4863 «Знаки сигнальні дорожні для регулювання і безпеки автогужового руху».

Відповідно до стандарту передбачалося шість знаків, що попереджають про небезпечні місця на дорогах: знаки охоронного і неоохоронного переїзду залізниці, знак крутої чи кривої протилежних кривих, знак перетинання доріг (перехрестя), знак нерівностей, знак інших небезпек.

Нагляд за виконанням вимог стандарту покладался на представників автодорожньої інспекції Цудортрансу та його місцевих органів, міліції й агентів лінійної служби на місцях.

Ще в липні 1931 р. у постанові РНК СРСР «Об упорядочении учета автотранспорта» союзним республікам було запропоновано ввести за рахунок республіканського бюджету в штат Дортрансів посаду міжрайонного автоінспектора (для інструктування й інспектування обліку, спостереження за технічним станом автомашин і використанням автомототранспорту). А в липні 1933 р., з метою організації діяльності автотранспорту в сільській місцевості і забезпечення його безпечної роботи, постановою РНК СРСР «Об использовании автомототранспорта совхозами и МТС» передбачалося створення автоколон у тих господарствах, де було більше 10-и вантажних автомобілів, організація автотранспортних інспекцій у радгоспних трестах і крайоблтрактороцентрах; упорядкування в справі списання, ремонту і розбору на частини автотранспортних засобів [11].

Узагальнення досвіду роботи інспекторів Дортрансів і автогосподарств дозволило Цудортрансу в грудні 1933 р. розробити інструкцію з обліку автотранспорту, у якій, крім регламенту реєстрації й обліку транспортних засобів, затверджувався порядок проведення щорічного технічного огляду автомашин (інструкція з порядку проведення техоглядів була додатком до основної інструкції – щодо обліку).

У січні 1934 р. Цудортрансом були затверджені основні функції і права автомобільних інспекторів.

Основні ж права інспекторів Цудортранса обмежувалися підготовкою розпоряджень про виявлені порушення і входження у кваліфікаційні комісії з пропозиціями про позбавлення шоферів прав на керування автомототранспортом.

Під час розвитку цього документа в 1934 р. Цудортранс прийняв постанову «О борьбе с нарушениями правил эксплуатации автотранспорта», за якою установлювалася сувора адміністративна відповідальність у вигляді штрафу у великих розмірах або притягнення до кримінальної відповідальності. У цьому документі фіксувалися, зокрема, такі норми:

- за нетверезий стан під час керування автомашиною, установлений медичним оглядом, водій притягається до кримінальної відповідальності;

- за допуск водія, який з'явився в нетверезому стані, до роботи відповідальна за допуск (по гаражі) особа притягається до кримінальної відповідальності;

– за порушення затверджених Цудортрансом 15 травня 1933 року правил руху автомобільного і гужового транспорту дорогами СРСР і видаваних органами місцевої влади правил руху автомобільного транспорту в містах і населених пунктах водіїв піддається штрафу до 100 руб. чи притягається до кримінальної відповідальності [13, с. 99-101].

Аналіз цих документів свідчить про те, що автодорожня інспекція Цудортрансу фактично була наділена лише контрольними повноваженнями і не здійснювала юрисдикції. Каральний механізм у сфері забезпечення безпеки руху здійснювався, в основному, лише щодо водіїв і пішоходів, які порушили правила руху. Це було природним, оскільки, як відзначалося вище, постановою РНК СРСР від 21 травня 1932 року лише міліції доручалося притягати до відповідальності винних у порушенні правил регулювання (тобто правил руху).

Порушення ж норм і правил, що діють у сфері дорожнього руху і скоюються не безпосередньо в процесі руху, фактично не виявлялось і не каралось. Каральний механізм у цій сфері належним чином не працював. Такий стан справ викликав серйозну заклопотаність держави, оскільки в середині 30-х років у багатьох автогосподарствах та інших організаціях, причетних до цієї діяльності, склалося зовсім нетерпиме ставлення працівників до виконання своїх обов'язків.

5 листопада 1934 року РНК СРСР своєю постановою доручив Цудортрансу поліпшити наглядову діяльність і підвищити статус автодорожньої інспекції [13, с. 99-101].

При Цудортрансі була організована державна автомобільна інспекція (ДАІ), що мала органи в союзних і автономних республіках, краях і областях, а також у районах зі значною кількістю транспорту. Однак ця постанова була прийнята після XVII з'їзду ВКП(б), відповідно до рішень якого виробництво автомобілів у другій п'ятирічці в порівнянні з першої зростало у 8 разів, а в сільському господарстві – у 12 разів, вантажообіг автотранспорту збільшувався з 1 до 16 млрд. т/км, а в школах і на курсах передбачалося підготувати 700 тис. шоферів [13, с. 99-101]. Тому в цій постанові уряду була визначена велика програма подальшого розвитку дорожнього господарства й автодорожнього транспорту взагалі, діяльності, направленої на забезпечення безпеки дорожнього руху. Організація та координація вирішення багатьох виникаючих у цьому зв'язку проблем на автотранспорті лягла на Цудортранс.

Незважаючи на те, що постановою РНК СРСР від 23 липня 1935 р. був затверджений правовий статус ДАІ, відповідно до якого в союзних і автономних республіках, краях і областях, Москві і Ленінграді засновувався інститут уповноважених ДАІ, а в районах – державтоінспекторів, наглядова діяльність у сфері дорожнього руху була для Цудортрансу далеко не основною. Їй залишалися властивими лише суто контрольні, наглядові функції. Так, постановою РНК від 23 липня 1935 року на Державтоінспекцію покладалися: контроль за виконанням усіма установами, підприємствами, організаціями й особами законів і правил щодо автотранспорту і встановлених техніко-економічних норм, вимірників і тарифів; здійснення технічного огляду автомашин і видача технічних паспортів; контроль за утриманням автобаз, гаражів і авторемонтних підприємств; контроль за проведенням у життя заходів щодо боротьби з аварійністю на автотранспорті. Правом же накладати адміністративні стягнення за порушення встановлених на автомобільному транспорті норм ДАІ фактично не була наділена [13, с. 99-101].

Вирішення питання прискорила обумовлена великою мірою цими причинами вся перебудова органів автодорожнього транспорту. На підставі постанови ЦВК і РНК СРСР від 28 жовтня 1935 року «О передаче Цудортранса до НКВД СССР» керівництво

дорожнім будівництвом і забезпеченням безпеки дорожнього руху покладалося на НКВС СРСР, а автомобільним транспортом — на місцеві ради. Зокрема, відповідно до постанови РНК СРСР від 3 березня 1936 року Державна автомобільна інспекція була включена до складу Головного управління робітничо-селянської міліції НКВС СРСР [13, с. 99-101].

Постановою РНК СРСР від 3 липня 1936 року було затверджене Положення про ДАІ ГУРСМ НКВС СРСР [14]. Ця дата і стала тим днем народження Державтоінспекції нашої країни.

Перед Державтоінспекцією ставилися такі завдання: боротьба з аваріями на дорогах; розробка технічних норм експлуатації автотранспорту; спостереження за підготовкою шоферів; облік автопарку.

Для вирішення цих завдань на Державтоінспекцію були покладені такі обов'язки: облік аварій; аналіз і виявлення їхньої причини; залучення осіб, винних у ДТП, до відповідальності; керівництво роботою кваліфікаційних комісій з іспиту водіїв і призначених для їхньої підготовки інструкторів; контроль за проведенням автомобільними господарствами, а також народними комісаріатами, установами й організаціями необхідних заходів, направлених на утримання автопарку в технічно справному стані, що забезпечує безпеку руху; облік автомобілів і мотоциклів за марками, власниками і категоріями; видача номерних знаків і технічних паспортів і періодичні технічні огляди машин; розробка технічних норм витрати паливно-мастильних матеріалів і гуми, а також загальних вимірників експлуатації автотранспорту; інші заходи.

ДАІ були надані права: безперешкодно відвідувати і робити обстеження автогосподарств, ремонтних заводів і майстерень; вимагати в їхніх керівників представлення зведень про стан автомотопарку, про витрату паливно-мастильних матеріалів, шоферські кадри та ін.; припиняти експлуатацію технічно несправних автомобілів і мотоциклів; ставити перед кваліфікаційною комісією питання про позбавлення водіїв права керувати транспортними засобами за систематичне грубе порушення правил руху; і, нарешті, накладати на осіб, винних у порушенні встановлених на автомобільному транспорті норм і правил, грошові штрафи (до 100 руб. самостійно і до 300 руб. за рішенням начальника міліції). Усе це явно свідчило про наглядове призначення служби ДАІ у сфері забезпечення безпеки руху.

Положенням про Державну автомобільну інспекцію передбачалося, що її працівники користуються всіма правами, встановленими для співробітників міліції.

Створення Державтоінспекції в складі міліції було закономірним результатом розвитку державної системи забезпечення безпеки дорожнього руху і багато в чому визначило не тільки подальшу діяльність ДАІ, але й організацію всієї цієї системи.

Протягом 1938 р. і першої половини 1939 р. колективи ДАІ й Відділ регулювання вуличного руху (рос. ОРУД – отдел регулирования управлением движения) виконали велику роботу щодо підготовки нових Правил вуличного руху. При цьому вони широко використовували під час розробки цих документів багато пропозицій практичних працівників і фахівців автотранспорту, широкої громадськості. Тоді ж правила були затверджені місцевими Радами і набрали чинності. Ці місцеві правила істотно відрізнялися одне від одного, як, утім, відрізнялися транспортні схеми міст і умови міського руху в них. У цілому ж нові правила орієнтувалися на автомобільний рух і посилення уваги до забезпечення безпеки дорожнього руху [13, с. 99-101].

У тісній взаємодії зі співробітниками Державтоінспекції успішно виконували свої функції орудівці. В перші роки створення Державтоінспекції НКВС СРСР у деяких

містах так звані Оруди стали входити до її складу. Однак практика показала недоцільність такого рішення, і вже напередодні Великої Вітчизняної війни вони знову існували як два самостійні відділи міліції. Функції Оруд у той період були дуже складні: Оруд організовував дорожній рух у місті, вивчав умови міського руху, установлював технічні засоби регулювання дорожнього руху, дорожні знаки тощо, регулював дорожній рух у найбільш складних пунктах, здійснював широку пропаганду безпеки дорожнього руху.

До середини 1939 р. в основному завершився організаційний період у становленні і розвитку підрозділів Державтоінспекції. У багатьох її відділах стала функціонувати чергова частина – штаб зі збору й аналізу інформації про міський транспорт, що видавав відповідні рекомендації для прийняття управлінських рішень. Працівники Державтоінспекції регулярно проводили піврічні і річні технічні огляди автотранспорту, домагаючись поліпшення його технічного стану, економії пального, гуми й інших матеріалів.

У 1940 р. у складі Державтоінспекції стала функціонувати спеціальна група, діяльність якої була направлена на розшук автомобілів, що сховалися з місця дорожньо-транспортної пригоди. Високий професійний рівень і бездоганне виконання свого службового обов'язку допомогли співробітникам цього підрозділу розшукати і передати органам правосуддя багатьох водіїв – порушників правил вуличного руху.

Велику увагу співробітники Державтоінспекції приділяли контролю за підготовкою водійських кадрів і поліпшенню діяльності шкіл і курсів. Свою роботу вони послідовно спрямовували на підвищення рівня знань тих, хто навчається. Наприклад, у Сталінській області у 1939 р. з 12 254 осіб, які складали іспити, одержали посвідчення водія 75 % [15].

В 30-і роки Державна автомобільна інспекція направила свої зусилля на пропаганду безпеки дорожнього руху. Зокрема, у другому півріччі на території Сталінської області було проведено 3450 лекцій, доповідей і бесід з безпеки руху з охопленням 418821 дітей, населення і працівників автопідприємств [15]. Крім цього, було підготовлено велику кількість плакатів, листівок, буклетів, публікувалися статті у фабрично-заводських багатотиражках з різних питань забезпечення та пропаганди безпеки дорожнього руху.

У 1940 році відділом ДАІ ГУРСМ НКВС продовжувалася робота з удосконалення правил вуличного руху. В результаті чого були розроблені перші Типові правила руху вулицями міст і дорогами СРСР. У цих правилах знайшли відображення стан автомобільної і дорожньої справи, досвід організації дорожнього руху і нові підходи до його удосконалення. На основі цих правил розроблялися місцеві правила дорожнього руху. І хоча в них ще зберігалось багато невинуватених розбіжностей, а в ряді випадків і протиріч, що ускладнювали роботу водіїв, правила відіграли позитивну роль в організації дорожнього руху і забезпеченні безпеки всіх його учасників.

Таким чином, у передвоєнний період в основному завершилося організаційно-правове становлення автомобільного транспорту. В СРСР були побудовані і реконструйовані дороги державного значення, нові автогужові дороги, а також низовою мережею прокладені автомобільні дороги великої протяжності, у тому числі магістральні.

Створення Державтоінспекції у складі міліції було закономірним результатом розвитку державної системи забезпечення безпеки дорожнього руху і багато в чому визначило не тільки подальшу діяльність ДАІ, але й організацію всієї цієї системи. Підрозділи Державтоінспекції й Оруд поповнилися підготовленими кадрами, чітко

визначилися напрямки їхньої діяльності, склалися різноманітні форми і методи їхньої роботи. Все це сприяло зведенню даними підрозділами планованої роботи до боротьби з аварійністю і наведенню належного ладу на дорогах і автомагістралях.

ЛІТЕРАТУРА

1. Туманян А. Аварийность и травматизм на московском транспорте. – М., 1934.
2. Орлова Б.П. Развитие транспорта СССР 1917 – 1962. Историко-экономический очерк. – М., 1963.
3. Кичигина Е.В. Ответственность за нарушение безопасности движения городского транспорта. – М., 1966.
4. Шугурова Л.М. Развитие автомобилестроения СССР 1918 – 1929 гг. – М., 1969.
5. Афанасьева М.Б. Водителю о дорожном движении. – М., 1980.
6. Рифицкий Г.П. Развитие автодорожного транспорта и правовое обеспечение безопасности дорожного движения в первые годы Советской власти (1917 – 1920 гг.) – М., 1984.
7. Храпов И.С. Краткий обзор становления, развития и совершенствования службы обеспечения безопасности дорожного движения (ГАИ) в СССР. – М., 1993.
8. Шевченко А.Є. Державна автомобільна інспекція Сталінської області у боротьбі за безпеку дорожнього руху наприкінці 30-х – початку 40-х років // Схід. – 2002. – № 7.
9. Шевченко А.Є. Організація Державної автомобільної інспекції та її боротьба з аварійністю на дорогах України напередодні Другої світової війни // Схід. – 2002. – № 1.
10. Дьяков Ю.Л. Развитие транспортно-дорожной сети СССР. – М., 1997.
11. Шевченко А.Є. З історії боротьби Державної автомобільної інспекції з правопорушеннями на транспортних магістралях і шляхи вирішення цієї проблеми // Історичні і політологічні дослідження. – 2003. – № 3/4. – С. 162-163.
12. О квалификации нарушений работниками автотранспорта и городских железных дорог трудовой дисциплины в случае аварий / Постановление 37-о пленума Верховного Суда СССР от 26 мая 1932 года, дополненное постановлением 42-о пленума от 25 февраля 1933 года // Справочник по законодательству для судебно-прокурорских работников. – М., 1949. – Т. 3.
13. История ГАИ / Под ред. В.А. Федорова. – М., 1996.
14. СЗ СССР. – М., 1936. – № 36.
15. Державний архів Донецької області. – Ф. 326. – Оп. 5. – Д. 43. – С. 4, 13-15.

А.Е. Шевченко

Становление автомобильного транспорта в СССР в 20 – 40-е годы XX ст.

и формирование Государственной автомобильной инспекции для обеспечения его работы

В предлагаемой статье на основании изучения нормативно-правовой базы, обзора литературы автор исследует проблему развития автомобильного транспорта в СССР и Государственной автомобильной инспекции в 20 – 40-е годы XX ст. как необходимой основы обеспечения надлежащего порядка работы транспорта.

A.E. Shevchenko

Formation of Motor Transport at USSR in the XX Century and Formation of the State Motor-car Inspection for its Protection

In the given article on the basis of normative-legal base, study and review of literature the author explores the problem of development of motor transport in USSR and State motor-car inspection in the 20-40 years of the XX century as a necessary basis of providing of a proper order of transport work.

Стаття надійшла 04.11.03.

НАУКА РЕЛІГІЯ СУСПІЛЬСТВО



4'2003

ISSN 1728-3671

Донецький державний інститут штучного інтелекту
Відділ у справах релігій
Донецької обласної державної адміністрації

НАУКА РЕЛІГІЯ СУСПІЛЬСТВО

№ 4'2003



ІІШ «НАУКА І ОСВІТА»
2003

Головний редактор

Шевченко А.І., Заслужений діяч науки і техніки України, професор, д.т.н.,
доктор богослов'я, ректор Донецького державного інституту штучного інтелекту

Заступник головного редактора

Костенко Г.В., начальник відділу у справах релігій
Донецької обласної державної адміністрації

Відповідальний секретар

Кузьменко М.М., к.і.н., доцент, завідувач кафедри релігієзнавства, декан
факультету філософії та релігієзнавства Донецького державного інституту
штучного інтелекту

РЕДАКЦІЙНА КОЛЕГІЯ

ФІЛОСОФІЯ

Морозов М.М., д.філос.н., професор
Нікітін Л.М., д.філос.н., професор
Ялі І.О., д.філос.н., професор
Альохін В.В., д.філос.н., професор
Гребеньков Г.В., д.філос.н., професор
Заблоцький В.П., д.філос.н., професор
Пасько І.Т., к.філос.н., доцент
Бобкова Н.П., к.філос.н., доцент

ІСТОРІЯ

Липинський В.В., д.і.н., професор
Беловолов Ю.Г., д.і.н., професор
Беспалов М.Є., д.і.н., професор
Лихолобова З.Г., д.і.н., професор
Розкошний А.П., д.і.н., професор
Грішин В.С., к.і.н., доцент
Казакова М.С., к.і.н., доцент
Белікова Н.Ю., к.і.н., доцент

Свідоцтво про державну реєстрацію: серія KB № 3982 від 28.01.2000 р., ISSN 1728-3671

*Рекомендовано до друку вченою радою Донецького державного інституту штучного інтелекту
Міністерства освіти і науки України та Національної академії наук України.*

Протокол № 12 від 24 грудня 2003 р.

*Постановою президії ВАК України від 11.04.2001 р. № 5-05/4 журнал «Наука. Релігія. Суспільство»
внесено до переліку фахових наукових видань України з філософських наук.*

*Постановою президії ВАК України від 12.06.2002 р. № 1-05/6 журнал «Наука. Релігія. Суспільство»
внесено до переліку фахових наукових видань України з історичних наук.*

Електронна версія знаходиться на web-сервері інституту (м. Донецьк): <http://www.iai.donetsk.ua>

З М І С Т

ФІЛОСОФІЯ

Білокобильський О.В. Постметафізичний час та метафізика.....	3
Василенко О.Ю. Соціальні кризи сучасності: апокаліпсис чи вихід із «глухого кута».....	12
Воробйова Л.С. Деякі особливості формування глобалізаційних цінностей у світоглядних уявленнях українського народу.....	18
Журавлев В.И. Информационно-вакуумная парадигма миропредставления в контексте философии нестабильности	23
Залужна А.Є. Проблема релігійності українського буття у вітчизняній філософії	34
Клецова С.Я. Традиції містицизму в контексті української християнської філософії кінця XVI – початку XVII ст.	40
Мельник В.В., Левченко Е.М. Трансцендентність окультизму в ієрархічності світобудови.....	46
Скиртач В.М., Мартинов Р.С. До проблеми деструкції західної метафізики (роздуми над долею західноєвропейського світу, навіяні Ф. Ніцше, М. Гайдеггером і не тільки ними)	53
Стасенко С.А. Постмодерн як продовження та подолання модерну	59
Федорчук М.И. Нравственность как основа устойчивого развития.....	65
Тетяна Чернега Антропоцентризм як проблема філософії історії Григорія Сковороди	71

ІСТОРІЯ

Бабенко В.М., Бабенко П.В. Щодо можливих історичних і літературних джерел образу «Козака Мамая»	80
Беліков О.В. Цигани України наприкінці XX ст.: проблеми та шляхи їх вирішення	92
Ізюмов В.І., Моцпан А.Ф. Конституція України: декларація та реальність (соціально-економічні проблеми в ретроспективі)	102
Кузьменко М.М. Педагоги радянської України в роки голодомору (1931 – 1933 рр.).....	106
Малюта О.В. «Просвіта» в 1868 – 1917 рр. як суб'єкт українського націєтворення: роль і значення	112
Пенькова О.Б. Феномен обрядовості: дефінітивні основи інтерпретації	122
Саржан А.О. Розвиток освіти й науки в Донбасі у 60 – 80-і роки XX століття	127
Федір Ступак З досвіду діяльності міських громадських управлінь у галузі народної освіти	133
Стяжкіна О.В. Роксолана як символічне історичне жіноче. Ненаписане проти непрочитаного	139
Шевченко А.Є. Становлення автомобільного транспорту у СРСР в 20 – 40-і роки XX ст. і формування державної автомобільної інспекції для його забезпечення.....	147
Шкрібітько О.О. Монастирські промисли степової України XVI – XVIII ст.....	156

СОЦІАЛЬНО-ФІЛОСОФСЬКІ ПРОБЛЕМИ ЛЮДИНИ, СУСПІЛЬСТВА, ДЕРЖАВИ

Агапов В.Л. Высшие органы государственной власти СССР – шахтерские коллективы: взаимоотношения накануне распада СССР	163
Андрієнко О.В. Проблема особистості в контексті соціуму транзитивного типу	170
Баранцева К.К. Ідіоматичні виміри феномену влади: історіософський контекст	177
Бурдейна Л.І. Педагогічні умови розвитку самовиховання студентської молоді	198
Вершинина Е.М., Мухина Н.В. Роль эниознания в гуманизации науки, воспитания и образования как средства формирования нового общественного сознания	203
Дюжев Д.В. Информационная цивилизация: социальные черты виртуального феномена	209
Крынская Л.И. Роль науки в формировании личности	215
Моргун В.А. Періодизація розбудови громадянського суспільства в незалежній Україні	223
Морозова Л.П. Духовний світ сучасної української молоді	230
Рубаник В.Є. Про деякі концептуальні засади християнського розуміння відносин власності та їх ролі в утвердженні громадянського суспільства в Україні	238
Стоян А.В. Религиозный терроризм в контексте безопасного, устойчивого развития как проблема экологии духа – духовно-экологического менеджмента в социальной, политической и экономической сфере	245
Стояно О.А. Актуализация проблемы самоидентификации личности в трансформирующемся обществе	258
Татарин Я.Г. Українська ідейна проблематика: світ – нація – особа (органіцистський аспект)	264
Федулова В.В. Історіософські погляди українських гуманістів на формування людини й суспільства	269
Ходаківська О.М. Підлітки та наркоманія	275

РЕЛІГІЄЗНАВСТВО

о. Михайло (Коваль), Андрушко В.Т., Огірко О.В. Роль релігії в житті людини і суспільства	280
Піддубна С.М. Формування української писемної культурної традиції у християнській конфесійній літературі	284
Предко О.І. Релігія як об'єкт психоаналізу З. Фрейда	290
Рощина Л.О. Модель православної духовної освіти України: історичні традиції і сучасність	298
Харьковщенко Є.А. Сучасна православно-богословська концепція культури	307
АВТОРИ НОМЕРА	313
РЕЦЕНЗЕНТИ НОМЕРА	315
ДО ВІДОМА АВТОРІВ	316