

ИСТОРИЯ ГОСУДАРСТВА И ПРАВА РОССИИ

Дата поступления рукописи в редакцию: 14.04.2026 г.

DOI: 10.24412/2076-1503-2026-5-178-182

Дата принятия рукописи в печать: 27.05.2026 г.

КАЙДАШ Станислав Валентинович,
адъюнкт факультета подготовки
научных и научно-педагогических кадров
Академии управления МВД России,
e-mail: kaistaval777@mail.ru

ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В СССР (1946-1960 ГГ.)

Аннотация. В статье анализирую организационные и правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения в СССР в 1946-1960 гг. Выявлены важные направления и меры их совершенствования: внедрение мер повышения квалификации водителей, развитие форм их обучения (и переобучения); совершенствование технического контроля и учета в дорожно-транспортной сфере; усиление мер ответственности за соответствующие нарушения в дорожно-транспортной сфере; усиление режима координации и взаимодействия Государственной автомобильной инспекции с негосударственными формированиями и иными ведомствами, компетентными в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: безопасность дорожного движения, обеспечение безопасности дорожного движения в СССР, Государственная автомобильная инспекция, общественный порядок, Правила дорожного движения.

KAIDASH Stanislav Valentinovich,
Adjunct at the Faculty of Training Scientific and
scientific-pedagogical personnel Academy of Management
of the Ministry of Internal Affairs of Russia

ORGANIZATIONAL AND LEGAL FOUNDATIONS OF ROAD SAFETY IN THE USSR (1946-1960)

Annotation. In the article, I analyze the organizational and legal foundations of road safety in the USSR in 1946-1960. Important areas and measures for their improvement have been identified: the introduction of measures to improve the skills of drivers, the development of forms of their training (and retraining); improvement of technical control and accounting in the road transport sector; strengthening measures of responsibility for relevant violations in the road transport sector; Strengthening the regime of coordination and interaction of the State Automobile Inspectorate with non-governmental organizations and other agencies competent in the field of road safety.

Key words: road safety, ensuring road safety in the USSR, State Automobile Inspection, public order, Traffic rules.

Обеспечение безопасности дорожного движения является комплексной задачей, имеющей важное социально-политическое и экономическое значение и служащей основой поступательного развития государства. В связи с этим, обращение к теме исто-

рии формирования организационных и правовых основ обеспечения безопасности дорожного движения в нашей стране, как полагаем, представляет особый научный интерес. Временные рамки исследования (1946-1960 гг.) выбраны не случайно. Нижняя граница обусловлена необходимо-

стью анализа становления организационных и правовых основ обеспечения безопасности дорожного движения в условиях послевоенного восстановления, когда государство впервые столкнулось с проблемой массовой автомобилизации в мирное время. Верхняя граница определяется введением в 1960 г. первых единых в СССР правил дорожного движения, что ознаменовало переход к качественно новому этапу правового регулирования.

Указанный период в определенной степени нашел отражение в историко-правовой литературе. Прежде всего, отметим диссертационные исследования, в которых рассматриваются смежные вопросы. В работе А. П. Бескоровайного [1], анализируется широкий спектр направлений деятельности правоохранительных органов послевоенного времени, включая меры по обеспечению общественного порядка, затрагивающие сферу безопасности дорожного движения. Диссертация А. М. Васильева [2] охватывает различные аспекты функционирования правоохранительной системы в данный период. Научную ценность имеет историко-правовой анализ эволюции государственной политики в сфере безопасности дорожного движения в послевоенный период Е. А. Войтенкова [3]. М. П. Тишаков в статье [7], рассматривает реализацию мер по противодействию аварийности на автомобильном транспорте в послевоенный период. Отдельно стоит отметить научные исследования, посвященные теме безопасности дорожного движения в иных хронологических рамках [9, 4, 5, 11, 12]. Данные исследования закладывают историографическую основу для изучения организационных и правовых аспектов обеспечения безопасности дорожного движения в послевоенное время, однако специально они в большинстве работ не рассматриваются. Как отмечает М. П. Тишаков «...послевоенное десятилетие в сфере противодействия аварийности на автотранспорте находится вне поля зрения представителей научного сообщества» [7, с. 18].

Данное обстоятельство обуславливает очевидную актуальность комплексного исследования организационных и правовых основ обеспечения безопасности дорожного движения в СССР в 1946-1960 гг. Значимость данной темы определяется сложностью постановки ключевых вопросов и определением первостепенности задач, стоящих перед государством в первые послевоенные десятилетия, в том числе задач, направленных на столь необходимое обеспечение безопасности в дорожно-транспортной сфере. Период 1946-1960 гг. характеризовался большим количеством противоречий в сфере государственно-правового регулирования и развития страны, в которой ключевой задачей государства и общества, а также отдель-

ного гражданина, было прежде всего, восстановление народного хозяйства, а трудности, с которым столкнулось советское общество в период 1945-1960 гг., были сопряжены с преодолением тяжких последствий военного времени.

Рост автомобилестроения в указанные годы сопровождался ростом аварийности и ухудшением криминогенной обстановки в дорожно-транспортной сфере. Ключевая роль в данном механизме, задачей функционирования которого выступало обеспечение безопасности на дорогах, принадлежала Государственной автомобильной инспекции, которая совместно с другими органами власти разрабатывала нормативные акты, совершенствовала систему контроля и внедряла меры по снижению дорожно-транспортного травматизма и аварийности в целом. Важную роль, которая была отведена Государственной автомобильной инспекции в рассматриваемый период времени, подчеркивают исследования о взаимодействии правоохранительных органов в механизме борьбы с преступностью в послевоенные годы [6; 8]. Так, А. А. Затолокин, анализируя постсоветские реформы, высказывает тезис о том, что в советский период Государственная автомобильная инспекция выступала «единственным органом» государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения [10, с. 177]. Представляется, что данное утверждение нуждается в корректировке: как будет показано в настоящем исследовании, функции были распределены между несколькими ведомствами (Минавтотранс, Минздрав, дорожные службы), а системной проблемой выступала не монополия, а отсутствие эффективной межведомственной координации.

Фундаментальной основой организации деятельности субъектов, ответственных за обеспечение безопасности дорожного движения в период 1946-1960 гг. выступал Закон «О пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР на 1946-1950 гг.», утвержденный Верховным Советом СССР 18 марта 1946 г.

В первые послевоенные годы в СССР уделялось повышенное внимание техническому состоянию автомобильного парка и квалификации водителей, что было связано, прежде всего, с необходимостью преодоления тяжелых последствий военного времени. Для первых послевоенных лет были характерны: систематическое проведение технических осмотров транспорта, т.к. автомобильная инфраструктура советского государства находилась в большинстве своем в неудовлетворительном состоянии. Такие осмотры были направлены на ведение учета техники (автомобильного парка), определения степени их износа и исправности, возможности использования для решения важных задач государства и общества.

Важным направлением борьбы с правонарушениями в дорожно-транспортной сфере в 1946-1947 гг. стали мероприятия по проверке и учету профессионализма водителей. Так, по данным, представленным в научных исследованиях, количество проверенных автомобилей в I квартале 1946 г. составило более 146 тыс. единиц, увеличившись на 27% по сравнению с IV кварталом 1945 г. В результате было выявлено более 24 тыс. нарушений правил дорожного движения. Также в 1946 г. более 130 тыс. водителей прошли переквалификацию и переэкзаменовку в связи с выявленными проблемами применения ими правил дорожного движения [7, с. 21-22].

Правительство и местные советские органы власти активно помогали Государственной автомобильной инспекции и иным правоохранительным органам в обеспечении безопасности дорожного движения. Например, в связи с решениями Правительства СССР наркоматы и ведомства, при содействии местных органов власти, обязаны были обеспечить изучение правил дорожного движения путем организации краткосрочных курсов, лекций и тематических консультаций. Знаковым нормативным актом стало постановление Совета Министров СССР от 10 июня 1946 г. № 1202 «О массовой подготовке кадров водителей в организациях Осоавиахима СССР».

Как уже было отмечено, Государственной автомобильной инспекции в рассматриваемый период времени была отведена важная роль в механизме борьбы с правонарушениями в послевоенные годы. Данная служба активно участвовала в восстановлении страны после тяжелого военного времени. Государственная автомобильная инспекция СССР в 1946-1947 гг. активно вела просветительскую работу. Нормативную основу противодействия преступлениям в сфере безопасности дорожного движения, которой руководствовалась Государственная автомобильная инспекция СССР, образовывал комплекс ведомственных актов. В их число входила директива начальника Главного управления милиции от 31 мая 1947 г. «Об агитационно-массовой работе по безопасности дорожного движения».

В целом, комплекс мер, проводимых в первые послевоенные годы способствовал стабилизации безопасности в дорожно-транспортной сфере. Так, Е. А. Войтенков указывает, что «в 1946 г. по сравнению с 1945 г. показатели аварийности снизились на 15%, к 1947 г. лишь 3,3% дорожно-транспортных происшествий происходили из-за технической неисправности автомобилей» [3, с. 168].

Важным актом судебного толкования стало постановление Пленума Верховного суда СССР

от 15 сентября 1950 г. № 16/12/У «О квалификации преступлений, связанных с нарушением правил движения на автотранспорте». Судам предписывалось квалифицировать нарушения правил движения, повлекшие несчастные случаи с людьми либо иные тяжелые последствия, по статье 59.3 УК РСФСР (и соответствующим статьям УК других союзных республик). Высшая судебная инстанция провозгласила необходимость строгого подхода при квалификации преступлений, совершаемых работниками автотранспортной сферы и, не менее, строго подхода, при совершении преступлений, не являющихся сотрудниками автотранспортной сферы. Разъяснялось, что в случаях, когда виновный предвидел возможность наступления тяжких последствий и сознательно их допускал, деяние подлежало квалификации как умышленное убийство или умышленное телесное повреждение.

Госавтоинспекция совместно с Отделом по регулированию уличного движения пересмотрела порядок учета дорожных происшествий и правила учета автомобильного и мотоциклетного парка, приняв в 1952 г. Наставление по надзору за техническим состоянием и использованием автотранспорта народного хозяйства СССР и Положение о квалификационных комиссиях Госавтоинспекции управлений милиции УМГБ-МГБ. В 1953 г. подразделения Отдела по регулированию уличного движения были переданы в ГАИ с возложением на инспекцию функций по предупреждению и пресечению дорожных происшествий.

В 1954 г. в структуре Научно-исследовательского института криминалистики МВД СССР был сформирован отдел безопасности движения.

В указанный период также развивались общественные формы контроля: на местах действовали комиссии общественного контроля за техническим состоянием автомобилей, а в автотрестах и крупных автохозяйствах были введены должности инженеров по безопасности движения. Значительное расширение административных полномочий Госавтоинспекции произошло с принятием постановления Совета министров РСФСР от 24 мая 1956 г. № 382 «О мерах борьбы с авариями на автомобильном транспорте и городском электротранспорте». Сотрудники Государственной автомобильной инспекции были наделены правом лишения водительских прав за управление транспортом нетрезвом виде и запрещать эксплуатацию транспортными средствами при отсутствии у водителей соответствующих удостоверений. Был определен круг специальных субъектов, на которых возлагались обязанность по проведению и реализации мер в таких сферах, как укрепление дисциплины водительского состава,

совершенствование воспитательной работы, контроль за подбором кадров, предотвращение эксплуатации неисправных транспортных средств. В союзных и автономных республиках, а также в краях и областях учреждались комиссии по безопасности дорожного движения. Одним из ключевых показателей при оценке деятельности автотранспортных предприятий и организаций являлось количество аварий и иных дорожно-транспортных происшествий, произошедших по вине их работников.

В 1959 г. СССР стал участником Международной конвенции о дорожном движении и Протокола о дорожных знаках и сигналах. Подписание СССР данного Протокола, направленного на создание единых стандартов дорожного движения и знаков, обеспечивающих безопасность на дорогах разных стран, означало для советского государства принятие стандартных норм и правил, регулирующих безопасность в дорожно-транспортной сфере, направленных на обеспечение эффективного взаимодействия участников дорожного движения, развитие транспортной (автомобильной) инфраструктуры и сети, а, следовательно, повышение уровня безопасности в сфере дорожного движения.

Оценивая эффективность правового регулирования и организации обеспечения безопасности в дорожно-транспортной сфере в период 1946-1960 гг., стоит отметить, что полностью взять под контроль данную область общественных отношений у государства не получилось. Так, например, по оценкам исследователей и данным, представленным в научных работах соответствующей тематики, в первые послевоенные годы аварийность оставалась высокой [7, с. 23]. В рамках исследования дорожно-транспортных происшествий и смертности за период 1956-2012 гг. Т. А. Фаттаховым была осуществлена реконструкция числа погибших от дорожно-транспортных происшествий: в 1956-1960 гг. ежегодная смертность в результате дорожно-транспортных происшествий составляла от 8 до 9 тыс. человек [10, с. 17]. Проблемы обеспечения безопасности в дорожно-транспортной сфере в период 1946-1960 гг., несмотря на повышенное внимание со стороны государства и компетентных органов к вопросам правового регулирования и организационному обеспечению данных процессов, имели место, и результаты такой работы не принесли ожидаемого эффекта. Однако именно тогда было положено начало разработке и внедрению в практику обеспечения безопасности дорожного движения планомерной систематической работы, реализуемой с учетом роста автомобилестроения и требований общества.

Список литературы:

- [1] Бескоровайный А. П. Борьба с преступностью и обеспечение общественного порядка в послевоенном СССР: 1945-1953 гг.: дис. ... канд. ист. наук. Краснодар. 2008. 207 с.
- [2] Васильев А. М. Охрана общественного порядка в СССР в послевоенный период (1945-1953 гг.): дисс. ... д-ра ист. наук. Москва. 2009. 361 с.
- [3] Войтенков Е. А. Историко-правовой обзор становления и функционирования Госавтоинспекции в СССР (1936-1991) // Вестник Забайкальского государственного университета. 2013. № 10. С. 166-173.
- [4] Морозов И. В. Организационно-правовые основы охраны общественного порядка и борьбы с правонарушениями органами внутренних дел СССР в условиях индустриализации и коллективизации сельского хозяйства (1928-1932 гг.): дисс. ... канд. юрид. наук. Москва. 2005. 162 с.
- [5] Рябухин Д. Ю. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта в советский период (1917-1991 гг.): монография. Москва. 2018. 208 с.
- [6] Суковичин В. И. Сотрудники Госавтоинспекции – ветераны Великой Отечественной войны. Москва. 2005. 206 с.
- [7] Тишаков М. П. Государственная политика в сфере обеспечения безопасности дорожного движения в первые послевоенные годы // Юридическая наука. 2020. № 7. С. 18-24.
- [8] Фоменко А. Я. Товарищ инспектор, спасибо. Киев. 1986. 96 с.
- [9] Тюрин Н. А. Развитие советского уголовного права и борьба с уголовной преступностью в РСФСР в первые годы Советской власти (1917-1928 гг.): дисс. ... канд. юрид. наук. Ленинград. 1950. 283 с.
- [10] Фаттахов Т. А. Дорожно-транспортные происшествия и смертность в России: 1956-2012 // Демографическое обозрение. Москва. 2015. № 2 (2). С. 6-36.
- [11] Хомяков И. Д. Организационно-правовые основы участия внутренних войск МВД СССР в охране общественного порядка во второй половине XX века: историко-правовой аспект: дисс. ... канд. юрид. наук. Москва. 2013. 187 с.
- [12] Шепелев А. Г. Организация профилактической работы милиции по предупреждению дорожно-транспортных происшествий в советский период (1920-1980 гг.): дис. ... канд. ист. наук. Москва. 2015. 246 с.

References:

- [1] Beskorovainy A.P. Fighting crime and ensuring public order in the post-war USSR: 1945-1953:

dis.... Candidate of Historical Sciences. Krasnodar. 2008. 207 pp.

[2] Vasiliev A.M. Protection of public order in the USSR in the post-war period (1945-1953): diss.... Doctor of Ist. sciences. Moscow. 2009. 361 pp.

[3] Voitenkov E. A. Historical and legal review of the formation and functioning of the State traffic inspectorate in the USSR (1936-1991)//Bulletin of the Trans-Baikal State University. 2013. № 10. S. 166-173.

[4] Morozov I.V. Organizational and legal basis for the protection of public order and the fight against offenses by the internal affairs bodies of the USSR in the conditions of industrialization and collectivization of agriculture (1928-1932): diss.... cand. jurid. sciences. Moscow. 2005. 162 pp.

[5] Ryabukhin D. Yu. Crimes against traffic safety and operation of vehicles in the Soviet period (1917-1991): monograph. Moscow. 2018. 208 pp.

[6] Sukovitsin V.I. Traffic police officers are veterans of the Great Patriotic War. Moscow. 2005. 206 pp.

[7] Tishakov M.P. State policy in the field of road safety in the first post-war years//Legal science. 2020. № 7. S. 18-24.

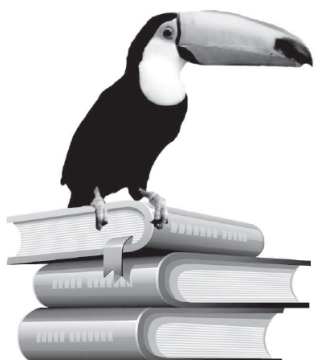
[8] Fomenko A. Ya. Comrade Inspector, thank you. Kyiv. 1986. 96 pp.

[9] Tyurin N. A. Development of Soviet criminal law and the fight against criminal crime in the RSFSR in the first years of Soviet power (1917-1928): diss.... cand. jurid. sciences. Leningrad. 1950. 283 p.

[10] Fattakhov T. A. Road traffic accidents and mortality in Russia: 1956-2012//Demographic review. Moscow. 2015. № 2 (2). S. 6-36.

[11] Khomyakov I. D. The organizational and legal basis for the participation of the internal troops of the USSR Ministry of Internal Affairs in the protection of public order in the second half of the 20th century: historical and legal aspect: diss.... cand. jurid. sciences. Moscow. 2013. 187 pp.

[12] A. Shepelev. Organization of preventive work of the police to prevent road accidents in the Soviet period (1920-1980): dis.... Candidate of Historical Sciences. Moscow. 2015. 246 pp.



Юрическое издательство
«ЮРКОМПАНИ»

Издание учебников,
учебных и методических
пособий, монографий,
научных статей.

Профессионально.

В максимально
короткие сроки.

Размещаем
в РИНЦ, E-Library.

ЮРКОМПАНИ

www.law-books.ru