

*Шевченко А. Є.
Донецький юридичний інститут
Луганського державного університету внутрішніх справ
імені Е. О. Дідоренка*

ПРАВОВА ДІЯЛЬНІСТЬ МІЛІЦІЇ НКВС УРСР ЩОДО БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ У ПІСЛЯВОЄННИЙ ПЕРІОД

У статті досліджується післявоєнний період історії української міліції. Автор розглядає участь ДАІ у відновленні автопарку народного господарства; подає довідку про рівень гоовності автопарку Харківської області; виділяє низку специфічних рис діяльності міліції Радянської України.

Ключові слова: українська міліція, дорожній рух, післявоєнний період, автомобільний парк, технічний огляд.

Післявоєнний період історії української міліції давно заслуговує на ретельне дослідження, оскільки він, як і вся повоснна історія нашої держави, відзначається особливою складністю. Закінчення Великої Вітчизняної війни не тільки викликало піднесення ентузіазму та прагнення відбудувати зруйноване господарство, але й вивільнило значні порушення законів та відповідних правових норм суспільного життя. Для його стримування в державі існувало багато підрозділів забезпечення законності та порядку, в тому числі й Державна автомобільна інспекція (ДАІ), основним завданням якої була охорона громадського порядку та захист громадян на транспорті.

Проаналізувати уроки минулого, на підставі вивчення нормативної бази, документів та матеріалів архівних установ об'єктивно оцінити внесок ДАІ у розвиток держави, відновлення і виховання її громадського потенціалу – актуальне завдання, вирішення якого надасть можливість набути необхідного досвіду сучасним поколінням працівників міліції для розв'язання не менш складних питань сьогодення.

Безпосередні дослідження розвитку автотранспорту в СРСР здійснювалися у працях М. Б. Афанасьєва, Л. А. Кочеткова, Б. В. Россинського, Н. А. Іскрина, І. С. Храпова, у колективних монографіях, а також роботах самого автора [1-5]. Автори сконцентрували свою увагу на процесах розвитку автомобільного транспорту в СРСР, створення ДАІ, аналізі історико-правових документів. Водночас цілу низку питань хоча і поставлено, але вони потребують подальшого вивчення.

У пропонованій статті дослідник базується на відповідній нормативно-правовій базі, архівних матеріалів, поставив за мету запровадити до наукового обігу окремі факти правової діяльності міліції Радянській Україні щодо безпеці дорожнього руху у після воєнний період.

Велика Вітчизняна війна призвела до колосальних матеріальних, соціальних і демографічних втрат на території радянської республіки. Відбудова і подальший розвиток народного господарства усе наполегливіше вимагали істотного поліпшення механізму функціонування різних державних структур, їх вдосконалення і ґрунтовного доповнення відповідно до вимог часу. Нові умови мирного життя обумовили серйозні зміни у змісті роботи Державної автомобільної інспекції Управління міліції Народного комісаріату внутрішніх справ (НКВС) УРСР. Якщо в неокупованих областях СРСР завдання ДАІ залишалися звичними, відлагодженими, то у звільнених районах УРСР їх доводилося починати з нуля.

Діючи відповідно до постанов радянського уряду, а також нормативно-правових

документів НКВС СРСР, НКВС УРСР, Державна автомобільна інспекція й Відділ регулювання вуличного руху (ВРВР) Управління міліції розширили коло своїх повноважень як в організаційному плані, так й у правовому полі.

Вже у червні 1944 р. відповідно до наказу НКВС УРСР “Про заходи щодо відновлення шосейних доріг та організації експлуатаційно-дорожньої служби на території УРСР, звільненій від противника” від 31 травня 1944 р. № 035 і на підставі рішень ДКО № 5723/з від 25 квітня 1944 р., РНК УРСР і ЦК КП(б)У від 15 травня 1944 р. № 493, наказу НКВС СРСР від 12 квітня 1944 р. № 090 УШОСДОР УНКВС УРСР (Управління шосейних доріг УНКВС УРСР) управління НКВС розпочали організацію відділів шосейних доріг НКВС у звільнених від ворога Волинській, Тернопільській, Чернівецькій, Одеській областях та управління дороги Київ-Львів-Перемишль при УШОСДОР НКВС УРСР. Відділи шосейних доріг УНКВС були також організовані у Станіславській, Львівській та Дрогобицькій областях [6].

На перших порах працівники ДАІ НКВС УРСР видавали документи водіїв замість загублених у боях, проводили роботу зі збирання пошкоджених, безгосподарних агрегатів та обладнання, приймали участь у відновленні автомашин. У результаті від часу звільнення УРСР до 1 липня 1944 р. було відновлено 2 тис. автомобілів [7, арк. 21].

Заслугує на увагу безпосередня участь ДАІ у відновленні автопарку народного господарства. Проведенню цієї роботи сприяли відповідні нормативно-правові документи, прийняті як на республіканському, так і на загальносоюзному рівнях, а саме: постанова РНК УРСР “Про забезпечення автотранспортом Кам’янець-Подільської, Ізмаїльської, Миколаївської, Ровенської та Одеської областей” № 8 від 10 січня 1944 р.; постанова РНК УРСР і ЦК КП(б)У “Про забезпечення автомашинами західних областей УРСР” № 37 від 5 лютого 1944 р.; постанова ЦК ВКП(б)У “Про надання органам ДАІ УМ НКВД УРСР 30 вантажних і 10 легкових автомашин, одержаних від українських фронтів” від 15 лютого 1944 р. [8, арк. 13]; постанова РНК УРСР “Про розподіл 1 612 вантажних і 1066 легкових автомобілів Прикарпатського військового округу, що підлягають капітальному ремонту і частковому списанню, для народного господарства УРСР” від 12 грудня 1945 р. [9, арк. 101]; постанова РНК УРСР “Про передачу 16 вантажівок і 25 мотоциклів, виділених УРСР за розподілом Раднаркомом СРСР” від 23 жовтня 1945 р. [10, арк. 142-148] і постанова РНК УРСР від 3 грудня 1945 р. “Про розподіл 3 тис. вітчизняних, імпортованих і трофейних вантажних справних автомобілів, переданих НКО СРСР для народного господарства УРСР” № 1919; постанова РНК УРСР “Про розподіл 100 імпортованих автомашин, виділених УРСР” від 30 червня 1945 р. [11, арк. 125-126].

Навіть з урахуванням того, що практично жодна постанова не була виконана у повному обсязі, все ж вони спонукали керівників різних рівнів більш активно й відповідально виконувати покладені на них обов’язки.

Протягом 1944-1945 рр. відбулося різке збільшення автомобільного парку УРСР. Так, у Дніпропетровській області наприкінці 1943 р. налічувалось 128 автомашин, а станом на 1 квітня 1945 р. – 3242 одиниці [12, с. 51]. У Києві, за даними органів ДАІ на 1 березня 1944 р., було 1 008 одиниць техніки, а наприкінці року кількість автомобілів збільшилася до 2 664 [7, арк. 111]. У Харківській області станом на 15 червня 1944 р. міський автопарк, не враховуючи автомашин відомств НКО, НК ВМФ та військ НКВС, мав у своєму розпорядженні 1 147 автомашин (із них: 924 вантажних, 156 легкових, 48 спеціальних, 6 автобусів, 13 газогенераторних) [13, арк. 79], 1 липня 1945 р. на держобліку в ДАІ було вже 2 118 автомашин (із них: 1733 вантажних, 281 легкова, 62 спеціальні, 14 автобусів, 28 газогенераторних) [14, арк.26].

Виконуючи наказ № 19 НКВС УРСР від 11 лютого 1944 р., Державтоінспекція провела обстеження автомобільного парку республіки. У результаті було виявлено, що коефіцієнт технічного стану автопарку не відповідає встановленій нормі – 0,92. Фактично в областях цей показник був таким: Кіровоградська – 0,80; Київська – 0,76; Дніпропетровська – 0,60; Запорізька – 0,58; Сталінська – 0,50; Полтавська, Чернігівська і Сумська – 0,50; Житомирська – 0,42; Харківська – 0,30; Ворошиловградська – 0,26 [6]. Однією з причин низького рівня технічного стану автопарку вважалася відсутність контролю з боку керівництва автотранспортного відділу НКВС. Для усунення виявлених недоліків начальникові ДАІ управління міліції НКВС УРСР старшому лейтенанту міліції В. Гайдамаці було вказано на необхідність перебудувати роботу з перевірки технічного стану автогосподарств [6].

Показово, що й керівні партійні інстанції покладали на ДАІ функції, які вона без власної виробничо-ремонтної бази практично не могла виконати. Так, в одному з матеріалів, опублікованих газетою “Правда” від 17 грудня 1942 р., зазначено що Державтоінспекція, установи народного комісаріату автомобільного транспорту зобов’язані вжити найбільш термінових і радикальних заходів до відновлення, ремонту необхідних автомобільному парку вулиць дорогих агрегатів і деталей. Ті деталі, які у звичай вважалася нераціональним піддавати ремонту, наприклад шестірні, тепер необхідно відновлювати [1, с. 134]. Очевидно, що ДАІ могла вплинути на ситуацію лише як адміністративно-контрольний орган, тобто засобами примусу.

Для розв’язання поставлених завдань Державтоінспекція дещо видозмінила порядок проведення технічних оглядів автотранспорту. Крім того, що технічні огляди автотранспорту проводилися, як правило, двічі на рік, вони були доповнені перевітками роботи ремонтних баз, виявленням наявності запасних частин на складах автобаз, підприємств і господарств, встановленням жорсткого контролю за якістю і термінами ремонту машин. Під час цієї роботи вносилися пропозиції партійним і радянським органам про перерозподіл запасних частин, більш повне використання ремонтних можливостей автобаз, виготовлення запасних частин самими підприємствами і господарствами, закріплення автомашин за майстернями інших відомств для належного ремонту, передачу автомашин, що не ремонтувалися більше ніж шість місяців, господарствам, які мали запасні частини тощо. Так, Державтоінспекцією Харківської області 27 травня і 5 червня 1944 р. проведено нараду з керівниками облавтотресту, “Автотракторозбуту” транспортної інспекції міськвиконкому та інших організацій з питань ремонту 400 автомобілів, які надійшли з фронту. Встановлено, що причиною затримки ремонту стала відсутність необхідного обладнання для шліфування колінчастих валів і блоків, виготовлення поршнів і поршневих кілець. На нараді прийнято рішення розподілити машини за підприємствами, що мають таке устаткування, а саме за 10-м ремзаводом, тракторним, велосипедним, а так же заводами № 75 та № 115 [13, арк. 59]. Крім того, згідно з постановою РНК УРСР і ЦК КП(б)У “Про виробництво запасних частин для відновлення автотранспорту народного господарства УРСР” від 2 липня 1944 р. № 750 [15, арк. 32-40] заводу ім. Фрунзе доручалося виготовити 1000 шт. втулок сектора керма; заводу ім. Т. Шевченка – 500 ресор; заводу “Поршень” – 4000 поршнів для машини “ГАЗ-АА” [13, арк. 59].

Адміністративне втручання відіграло свою роль, і у період проведення піврічного технічного огляду автопарку України (червень 1944 р.) виявлено значне підвищення коефіцієнта технічної готовності машин. Так, у Сталінській області (начальник ДАІ капітан міліції Лобашев) він становив 0,80; у Запорізькій (начальник ДАІ капітан міліції Микитюк) – 0,77; Харківській (начальник ДАІ капітан міліції Євтушенко) – 0,76.

Водночас низький рівень технічної готовності спостерігався у Кам'янець-Подільській (начальник ДАІ старший лейтенант міліції Ломиногін) і Миколаївській областях (начальник ДАІ старший лейтенант міліції Саржевський) [6].

Наказом НКВС УРСР “Про результати проведеного піврічного технічного огляду автопарку народного господарства України” від 1 вересня 1944 р. № 177 начальникам управлінь міліції УНКВС Харківської області полковникові міліції Морозову, Полтавської – підполковнику міліції Рокитку і Запорізької – підполковнику міліції Козакову була оголошена подяка [6].

Надалі під час проведення чергового технічного огляду виявлено, що в областях УРСР, де рівень технічної готовності автопарку був вищим за коефіцієнт 0,75, сталося помітне його зниження. Причини зниження рівня технічної готовності автомобільного парку УРСР у 1944-1945 рр. автор з'ясував на прикладі діяльності ДАІ Харківської області. Крім того, уявлення про загальний стан автопарку як окремо в областях, так і в кожній області загалом, можна простежити згідно з поданою таблицею [13, арк. 26].

Таблиця

Довідка про рівень готовності автопарку Харківської області

<i>Назва району</i>	<i>Рівень готовності автопарку станом на 15.06.1944 р. (%)</i>	<i>Рівень готовності автопарку станом на 01.07.1945 р. (%)</i>
Держинський	73	65
Кагановичський	75	59
Краснозаводський	80	81
Краснобаварський	69	70
Комінтернівський	85	80
Ленінський	67	73
Орджонікідзевський	85	80
Жовтневий	74	69
Сталінський	66	60

На підставі офіційних документів відомо, що станом на 15 червня 1944 р. в автопарку області було 1 147 машин, із них 835 справні (0,72%); рівень технічної готовності автопарку становив 0,75%. Станом на 1 липня 1945 р. із загальної кількості 2 118 машин автопарку було оглянуто 2 101, з яких 1 480 виявилися справними (0,70%); рівень технічної готовності автопарку становив 0,70%. Таким чином, відбулося незначне зниження коефіцієнта технічної готовності автопарку Харківської області. 15 червня 1944 р. найнижчий коефіцієнт технічної готовності автопарку був зафіксований у Сталінському, Ленінському та Краснобаварському районах. Після проведення певних заходів, 1 липня 1945 р. рівень технічного стану в Ленінському районі підвищився у середньому на 6%, Краснобаварському на 1%, але водночас у Держинському районі він знизився на 8%, Кагановичському – на 16%, Сталінському – на 6% [13, арк. 81; 14, арк. 26]. Однією з причин такого становища було недбале ставлення окремих керівників до виконання своїх функціональних обов'язків. Наприклад, в окремій будівельній механічній частині № 26 (начальник автотранспортного комбінату Митрофанов) у період проведення перевірки (червень 1944 р.) встановлено: техогляд автопарку і планові заходи щодо ремонту машин не здійснюються, одержані нові 3 токарні верстати для виготовлення запасних частин не працюють і простоюють упродовж двох місяців. Керівники підприємства явно недооцінювали можливості власної ремонтної бази для підготовки машин до

експлуатації [13, арк. 82]. На Харківському кабельному заводі № 804 у липні 1945 р. працівники ДАІ виявили, що з 5 автомашин технічно справною є тільки одна, друга затримана інспекторами держнагляду, інші потребують ремонту. Проте дирекція підприємства на зазначений факт не відреагувала, не вживала заходів для збереження парку, переобладнання гаража, майстерень і зарядної станції [14, арк. 27]. На Харківській бісквітній фабриці протягом першого півріччя середні та капітальні ремонти машин не проводилися. Одержані в 1944 р. за рознарядкою РНК УРСР № 48 два автомобілі “Форд-6” жодного разу не ремонтувалися. Контроль за роботою автотранспорту не здійснювався. На заводі ім. Т.Шевченка фахівців із ремонту автомашин залучали до виконання робіт, не пов’язаних з професійною діяльністю, внаслідок чого протягом 1 півріччя 1945 р. 4 слюсарі здійснили тільки один капітальний ремонт [14, арк. 27].

Ще одним “слабким місцем” стала відсутність системи профілактичного обслуговування автопарку. Так, під час перевірки (1 липня 1945 р.) в автопарку фактично обслуговувалися 807 автомашин (35% від загальної кількості машин), інші умов для поточного обслуговування не мали [14, арк. 27].

Існували також і проблеми контролю за витратою пального в автопарках Харківської області. Акти про витрати бензину в автогосподарствах та їх відділеннях не перевірялися, тому більшість їх була складена неправильно, особливо щодо підрахунку витрат за встановленою нормою. Замість економії в актах констатувалися перевитрати і навпаки. Так, старший державтоінспектор лейтенант міліції Герг 9 червня 1944 р., обробляючи матеріали за результатами перевірки витрат бензину, припустився арифметичної помилки. Замість витрат пального за нормою 96 л. він зазначив цифру 69, унаслідок чого перевитрата пального становила не 71, а 15 літрів. Аналогічна помилка була виявлена на заводі безцентрово-шліфувальних верстатів. 7 березня 1945 р. старший державтоінспектор лейтенант міліції Черников у результаті неправильного розрахунку витрат бензину за встановленими нормами для автомобіля “ЗІС-5” виявив 25 л. перевитрат, тим часом як згідно з правильним підрахунком економія становила б 32,5 л. [14, арк. 34].

Таким чином, правова діяльність міліції Радянській Україні щодо безпеці дорожнього руху у після воєнний період характеризується низкою специфічних рис. Зокрема організацією відділів шосейних доріг НКВС, відновленням та обстеженням автопарку народного господарства, проведенням щорічних технічних оглядів, контролем за профілактичним обслуговуванням автомобілів, витратою машинами пального. Всі ці заходи сприяли зменшенню ДТП та зростання безпеці дорожнього руху, поліпшенню умов роботи транспорту у правовому полі.

Використані джерела:

1. История ГАИ: К 60-летию Госавтоинспекции МВД России / М. Б. Афанасьев, Л. А. Кочетков, Б. В. Россинский и др. / под. ред. В. А. Федорова. – М., 1996.
2. ГАИ – 60 лет: История, воспоминания, очерки / Н. А. Искрина, И. С. Храпов. – М., 1996.
3. Історія Державної автомобільної інспекції України. – Харків, 2002.
4. Історія Державтоінспекції Донбасу. – Донецьк, 2002.
5. Шевченко А. Є. Організаційно-правові заходи радянського уряду щодо створення ДАІ та її діяльність у період становлення // Вісник Луганської академії внутрішніх справ МВС. – Луганськ, 2005. – № 1. – С. 55-60.
6. Державний архів Міністерства внутрішніх справ України. – Ф. 46. – Оп. 50. – Спр. 75.

7. Центральний державний архів громадських об'єднань України (далі –ЦДАГО). – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 134.
8. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 16. – Спр. 26.
9. Центральний державний архів вищих органів влади та управління України (далі – ЦДАВОВ). – Ф. 2. – Оп. 7. – Спр. 2156.
10. ЦДАВОВУ України. – Ф. 2. – Оп. 7. – Спр. 2158.
11. ЦДАВОВУ України. – Ф. 2. – Оп.7. – Спр. 2125.
12. Часовые автодорог. Из истории Госавтоинспекции Днепропетровской области с 1936-1996 гг. / сост. Г. В. Дубов, Г. Г. Климетев. – Днепропетровск, 1996.
13. ДАХО. – Ф. п. 69. – Оп. 1. – Спр. 481.
14. Державний архів Харківської області (далі – ДАХО). – Ф.п. 69. – Оп. 1. – Спр. 588.
15. ЦДАВОВУ України. – Ф. 2. – Оп. 7. – Спр. 991.

Шевченко А. Е. Правовая деятельность милиции НКВС УРСР по безопасности дорожного движения в послевоенный период.

В статье проанализирован послевоенный период истории украинской милиции. Автор рассматривает участие ГАИ в восстановлении автопарка народного хозяйства; подаёт справку про уровень готовности автопарка Харьковской области; выделяет ряд специфических особенностей деятельности милиции Советской Украины.

Ключевые слова: украинская милиция, дорожное движение, послевоенный период, автомобильный парк, технический осмотр.

Shevchenko A. E. Legal activity of militia of NCVC USSR on safety of travelling motion in a post-war period.

The post-war period of history of the Ukrainian militia is analysed in the article. An author examines participating of GAI in renewal of autopark of national economy; gives a certificate about the level of readiness of autopark of the Kharkiv area; distinguishes the row of specific features of activity of militia of Soviet Ukraine.

Keywords: the Ukrainian militia, travelling motion, post-war period, motor-car park, technical examination.

КОНСТИТУЦІЙНЕ ПРАВО

Пивоварська К. Б.

***Полтавський державний педагогічний університет
імені В. Г. Короленка***

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПРАЦЕВЛАШТУВАННЯ ВИПУСКНИКІВ ВИЩИХ НАВЧАЛЬНИХ ЗАКЛАДІВ: ПРОПОЗИЦІЇ ДО ТРУДОВОГО КОДЕКСУ

У статті аналізується сучасне законодавство щодо працевлаштування випускників вищих навчальних закладів, розглядається його ретроспектива за радянських часів. На підставі аналізу сформульовано пропозиції до проекту Трудового Кодексу.

Ключові слова: випускники вищих навчальних закладів, молодий спеціаліст, молодий фахівець, перше робоче місце, дотація.