


**ТЕОРІЯ ТА ФІЛОСОФІЯ ПРАВА; ПОРІВНЯЛЬНЕ
ПРАВознавство; ІСТОРІЯ ПРАВА ТА ДЕРЖАВИ**

УДК 343.9:[343.37+343.55](477)“1953” DOI: <https://doi.org/10.32631/v.2024.2.01>

Володимир Анатолійович Греченко,


*доктор історичних наук, професор,
заслужений працівник освіти України,
Харківський національний університет внутрішніх справ,
кафедра соціально-гуманітарних дисциплін (завідувач);*

 <https://orcid.org/0000-0002-6046-0178>,

e-mail: grechenko18@gmail.com;

Сергій Іванович Субота,

*кандидат юридичних наук,
Харківський національний університет внутрішніх справ (докторант);*

 <https://orcid.org/0000-0001-6614-0135>,

e-mail: subotasergei01@gmail.com

**ДІЯЛЬНІСТЬ МІЛІЦІЇ В УКРАЇНІ ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ В 1950-Х РОКАХ**

До повсякденних функцій міліції в 1950-х роках, як і раніше, належала боротьба з порушеннями правил дорожнього руху, контроль за зменшенням аварійності автотранспорту. Рівень аварійності на дорогах республіки в цей час залишався високим. Аналіз тогочасного стану безпеки дорожнього руху дозволяє стверджувати, що на стан аварійності, травматизму та смертності на дорогах впливали такі об'єктивні чинники, як рівень розвитку нормативно-правової бази, технічний стан автотранспорту, рівень розвитку вулично-дорожньої мережі, її якості, а також погодно-кліматичні умови. До суб'єктивних факторів належали рівень правової культури учасників дорожнього руху (водіїв та пішоходів), ступінь їхньої підготовленості до участі в дорожньому русі, професійна кваліфікація та матеріально-технічна оснащеність працівників Державної автомобільної інспекції. Слід зауважити, що в цей період органами міліції була проведена доволі активна робота щодо покращення ситуації з аварійністю на дорогах, яка передбачала заходи адміністративного впливу, залучення громадськості до контролю за порушеннями правил дорожнього руху, різноманітну пропагандистську діяльність.

Ключові слова: Україна, 1950-ті роки, Міністерство внутрішніх справ, міліція, безпека дорожнього руху.

Постановка проблеми

Проблема безпеки дорожнього руху фактично є глобальною та актуальною для всіх країн світу. Це пов'язано зі значним збільшенням кількості авто- й мототранспорту, зростанням інтенсивності дорожнього руху, кількості його учасників, швидкості транспортних засобів. В Україні ця проблема особливо актуалізувалася в 1950-ті роки з розвитком транспорту та збільшенням кількості його водіїв. Але виникло протиріччя між якістю доріг у країні та зростанням кількості учасників дорожнього руху. Органи міліції того часу намагалися протидіяти зростанню аварійності на дорогах, виробили певний алгоритм дій, накопичили деякий досвід забезпечення безпеки дорожнього руху, який мав як переваги, так і недоліки. У подальші періоди історії республіки діяльність міліції в цьому напрямі базувалася саме на досвіді 1950-х років, який удосконалювався та шліфувався. Цей досвід має певне практичне значення й на сучасному етапі та може бути використаний у діяльності поліції України сьогодні.

Стан дослідження проблеми

У 2000-х роках було оприлюднено кілька робіт, присвячених історії створення та діяльності окремих служб міліції, де висвітлюються і деякі аспекти діяльності міліції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху. Зокрема, ці питання знайшли певне висвітлення в науково-популярному нарисі «Міліція України: історичний нарис, портрети, події», написаному під керівництвом тодішніх очільників української міліції [1], але сама спрямованість цієї публікації та тяглість описаного історичного періоду не дали авторам змогу розглянути діяльність міліції в окресленому напрямі у вказаний період доволі повно. Більш конкретно це питання розглядається в публікації «Шляхом становлення і визнання. До 90-річчя транспортної міліції» [2]. Щоправда, не зовсім зрозуміло, чому упорядник назвав це «шляхом визнання», оскільки, як нам видається, транспортна міліція з моменту свого виникнення одразу отримала визнання. Крім того, досліджуваний нами період висвітлюється в цій брошурі дуже стисло. Деякі аспекти цієї теми розглядаються у статтях В. А Греченка та О. Н. Ярмиша [3; 4]. Отже, ця тема є мало дослідженою в історико-правовій літературі та потребує подальшої розробки.

Мета і завдання дослідження

Метою статті є дослідити основні напрями діяльності міліції щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні в 1950-ті роки.

Поставлена мета конкретизується в таких *завданнях*:

– висвітлити основні аспекти правового регулювання дорожнього руху у вказаний період;

- виявити стан та причини аварійності автомобільного й інших видів транспорту в цей період;
- проаналізувати заходи, що вживалися органами міліції щодо поліпшення ситуації з безпекою дорожнього руху в республіці в 1950-ті роки.

Наукова новизна дослідження

Вперше в науковій історико-правовій літературі розкрито головні аспекти діяльності міліції УРСР щодо забезпечення безпеки дорожнього руху упродовж 1950-х років. Розширено аналіз причин аварійності на дорогах республіки, їхній зв'язок із соціально-економічною ситуацією в республіці та загальним освітнім і культурним рівнем населення. Доповнено матеріал про пропагандистську діяльність органів міліції в боротьбі з аварійністю на автомобільному транспорті. Розкрито недоліки в роботі МВС УРСР щодо керівництва Державної автомобільної інспекції (далі – ДАІ).

Виклад основного матеріалу

До повсякденних функцій міліції в 1950-х роках, як і раніше, належала боротьба з порушеннями правил дорожнього руху, контроль за зменшенням аварійності автотранспорту. Вже з початку 1950-х років кількість і складність завдань щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, які були покладені на органи внутрішніх справ, невпинно зростали, але правова основа істотно відставала від актуальних проблем такої безпеки. Нормативно закріплені механізми координації діяльності між суб'єктами управління у сфері безпеки дорожнього руху фактично були відсутніми, що спричинило появу низки негативних явищ. До них слід віднести диспропорцію між розвитком вулично-дорожньої мережі та збільшенням кількості автотранспорту; недостатній рівень оснащення доріг технічними засобами регулювання дорожнього руху; низький рівень професійної підготовки водіїв тощо.

На початку другої половини ХХ ст. стало очевидним, що підвищити ефективність діяльності органів із забезпечення безпеки дорожнього руху можна лише за умови системного підходу до вирішення проблем у цій сфері. Формування системи забезпечення безпеки дорожнього руху вимагало створення відповідної нормативно-правової бази її діяльності. У досліджуваній період уряд країни вжив деяких організаційно-правових заходів для створення правової основи функціонування цієї системи. Слід зауважити, що в цей час провадилася доволі активна нормотворча діяльність, результатом якої стало ухвалення понад 250 як загальнодержавних, так і суто відомчих нормативних актів з питань забезпечення безпеки дорожнього руху. Розробка цих норм велася з урахуванням як регіональних особливостей та передумов до формування системи забезпечення безпеки

дорожнього руху, так і міжнародно-правових норм у цій сфері. Така велика кількість нормативно-правових актів не завжди означала їхню якість і ускладнювала їхнє виконання, проте в цілому їхнє ухвалення мало позитивне значення для покращення ситуації з аварійністю та безпекою руху.

Про ситуацію з аварійністю на початку досліджуваного періоду свідчать дані, подані в табл. 1.

Таблиця 1

**Відомості про кількість аварій і пригод в автогосподарствах
Міністерства шляхового та дорожнього господарства УРСР
у першому півріччі 1953 року¹**

Період	Кількість аварій	Кількість дорожніх пригод	Загальна кількість випадків	Причини аварій та дорожніх пригод:		
				з вини водіїв	через технічну несправність	інші
I-й квартал	184	16	200	136	4	60
II-й квартал	112	25	137	96	8	–
Відносне відхилення, %	60,87	156,25	68,50	70,59	200,00	55,00

Як бачимо, значна частина аварій сталася саме з вини водіїв, проте в цій таблиці не розшифровуються, які ж були інші причини аварійності, що звужує базу для аналізу.

Стан аварійності автотранспорту та дорожньо-транспортних пригод у Тернопільській області в 1957 році відображено в доповідній записці начальника УВС Тернопільської облради полковника Н. Коломацького заступнику міністра внутрішніх справ, комісару міліції третього рангу В. Гайдамаці від 4 січня 1958 року. У цьому документі зазначалося, що порівняння даних про стан дорожніх пригод по області та наслідків від них у 1957 році з аналогічними даними за 1956 рік вказує на певне зниження аварійності. У 1957 році, порівнюючи з 1956 роком, було досягнуто зниження дорожньо-транспортних пригод на 21 випадок, або ж на 18 %. Скоротилася кількість загиблих людей унаслідок дорожніх пригод на 5 осіб, або ж на 9 %. Кількість поранених осіб при дорожніх пригодах зменшилася на 29 осіб, або на 27 %. Часткове зниження дорожніх пригод було

¹ ЦДАВО України (Центр. держ. архів вищ. органів влади та упр. України). Ф. 2. Оп. 8. Спр. 8376. Арк. 117.

досягнуто завдяки проведенню таких основних заходів: за грубі порушення правил руху та дисципліни на транспорті в 1957 році 624 особи було позбавлено водійських прав на різні терміни, з них за керування транспортом у нетверезому стані – 294 особи¹.

Управлінням міліції Тернопільському облвиконкому 12 листопада 1956 року було ухвалено рішення № 1112, що давало підстави позбавляти водіїв права на управління транспортним засобом на строк до одного року. Цим же рішенням керівники автогосподарств були зобов'язані провести низку заходів, спрямованих на зміцнення дисципліни на транспорті та запобігання аварійності. Це рішення було взято за основу у практичній роботі міліції з нагляду за транспортом і дало позитивні результати.

Значна увага приділялася боротьбі з пияцтвом на транспорті. У всіх випадках виявлення водіїв під час роботи на транспорті в нетверезому стані, незалежно від ступеня сп'яніння, вони позбавлялися права на керування транспортом. У результаті в 1957 році було досягнуто зменшення дорожніх пригод, учинених під час керування транспортом у нетверезому стані, на три випадки, порівнюючи з 1956 роком, зменшення загиблих – на дев'ять осіб і поранених – на дев'ять осіб².

Крім того, серед водійського складу Тернопільської області в 1957 році було проведено чималу роз'яснювальну та виховну роботу щодо попередження дорожніх пригод. Двічі в кожному районі області протягом 1957 року проводилися районні збори шоферів з обговоренням аварійності та дисципліни на транспорті. Відповідно до рішення Тернопільського облвиконкому в 1957 році були піддані перевірці на знання правил дорожнього руху всі шофери автобусів і таксомоторів в області, дисципліна серед яких була на низькому рівні, що так само дало свої позитивні результати. Значна робота була проведена восени з підготовки експлуатації доріг в осінньо-зимовий період. З працівниками дорожніх організацій було проведено обласну нараду з усіх питань забезпечення безпеки руху транспорту в зимовий час. Значно активізувалася робота громадських інспекторів з-поміж шоферів-відмінників та їх залучення до роботи з нагляду за транспортом. У період масового вивезення буряків та інших сільськогосподарських продуктів, коли крім автотранспорту області працювала велика кількість відряджених автомобілів з інших областей і рух на дорогах був особливо інтенсивним, на всіх бурякопунктах

¹ ГДА МВС України (Галуз. держ. архів МВС України). Ф. 26. Оп. 1. Спр. 50. Арк. 52.

² Там само. Арк. 53.

крім працівників ДАІ для контролю було залучено особовий склад районних відділів поліції та управління міліції¹.

Документ показує, що робота в цьому напрямі в області була проведена доволі чимала, проте результати все ж були незначними. Боротьба з порушеннями відбувалася в основному шляхом позбавлення водійських прав. Так, у 1957 році водійських прав було позбавлено 624 особи, а кількість дорожньо-транспортних пригод зменшилася всього на 21 випадок, тобто кореляція між цими показниками була неістотною. Проведення зборів шоферів та перевірка їх на знання правил дорожнього руху теж мала позитивне значення, однак доволі високі показники аварійності були пов'язані з низькою загальною культурою водіїв.

Цікавим є документ із грифом «цілком таємно» – вказівка міністра внутрішніх справ УРСР О. Бровкіна начальникам УВС областей про посилення контролю за порядком видачі спеціальних номерних знаків на автомобілі від 22 липня 1957 року. У цьому документі зазначалося, що Секретаріат ЦК Компартії України постановою від 24 травня 1957 року наголосив, що в окремих областях Української РСР ДАІ видає багато спеціальних номерних знаків для легкових автомобілів, які на лінії органами міліції не контролюються, та зобов'язав МВС УРСР встановити необхідний порядок у видачі таких знаків. У зв'язку із цим міністр приписував встановити суворий контроль за виконанням наказу МВС СРСР від 3 грудня 1948 року № 0742. Для автомобілів, які обслуговували керівних працівників радянських та партійних органів і не підлягали зупинці на лінії для перевірки, приписувалося видати спеціальні номери, починаючи з «90-01» і далі. Номерні знаки «90-01» надалі можна було видавати тільки на автомобілі, що обслуговували працівників, включених до спеціального переліку. Встановлювалося, що експлуатація автомобілів із зазначеними номерними знаками допускалася лише за наявності двох номерних знаків – переднього й заднього, та за умови дотримання всіх чинних правил безпеки руху. Раніше видані спеціальні номерні знаки вимагалося замінити єдиними порядковими номерами. Вказувалося на необхідність ретельно проінструктувати весь начальницький склад міліції, працівників ДАІ та дорожнього нагляду про запровадження нової серії номерних знаків.

При цьому додавався перелік посад керівних працівників радянських партійних органів, на автомобілі яких могли видаватись спеціальні номерні знаки, до яких належали: 1) перші секретарі обкому Компартії України; 2) секретарі обкомів Компартії України; 3) голови виконкомів обласних Рад депутатів трудящих; 4) заступники голів

¹ ГДА МВС України. Ф. 26. Оп. 1. Спр. 50. Арк. 54.

облвиконкомів; 5) голови Рад народного господарства економічних районів та їхні заступники; 6) секретарі міськкомів Компартії України в обласних центрах; 7) голови виконкомів міських Рад депутатів трудящих обласних центрів у Києві та Севастополі, а також заступники голів виконкомів міськрад; 8) командувачі військ військових округів; 9) начальники та заступники начальників управлінь внутрішніх справ та КДБ при Раді Міністрів УРСР; 10) прокурори областей та міст в обласних центрах¹.

Таким чином, чітко була визначена верхівка комуністично-державного апарату, яку ДАІ не могло зупиняти для перевірок, тобто вони певною мірою були винятком у правилах дорожнього руху. Фактично, на них ці правила не поширювалися, вони були над законом. Саме такою була рівність прав при соціалізмі. Доволі цікавим був і перелік цих посад (номенклатура), який є також предметом для аналізу дослідників радянської політичної історії.

Рівень аварійності автомобільного транспорту наприкінці 1950-х років продовжував залишатися доволі високим. У 1958 році в країні було зареєстровано близько 55 тисяч аварій та дорожніх пригод, у результаті яких загинуло 2 050 осіб. У 1957 році цей показник становив 2 230 осіб². Унаслідок аварій державним та громадським організаціям було завдано значних збитків. На це звернув увагу й Уряд країни і 16 липня 1959 року була ухвалена постанова Ради Міністрів СРСР «Про посилення боротьби з аваріями на автомобільному транспорті». У ній зазначалося, що автомобільні аварії та дорожні пригоди є переважно наслідком грубих порушень водіями автомобілів Правил дорожнього руху на вулицях міст та дорогах, при проїзді через залізничні переїзди. Керівники багатьох міністерств, відомств та раднаргоспів не вживали необхідних заходів для зміцнення дисципліни серед працівників підвідомчих їм автомобільних господарств, підвищення кваліфікації водіїв та поліпшення технічного стану автомобілів. Політико-виховну роботу серед водіїв та інших працівників автомобільного транспорту було організовано погано. Громадські організації недостатньо залучалися до роботи, спрямованої на покращення діяльності автотранспортних організацій та особливо на зміцнення дисципліни. Органи міліції незадовільно стежили за дотриманням водіями Правил дорожнього руху.

У результаті недостатнього контролю над діяльністю ДАІ з боку МВС СРСР і МВС республік співробітниками автомобільних інспекцій ставали некваліфіковані особи, а іноді особи, які були не гідні довіри і які, вступаючи у змову з порушникам дисципліни на

¹ ГДА МВС України. Ф. 46. Оп. 1. Спр. 260. Арк. 252–254.

² ГДА МВС України. Ф. 3. Оп. 1. Спр. 213. Арк. 13.

транспорті, вчиняли злочини. Все це шкодило справі організації боротьби з порушеннями на автотранспорті.

При розгляді справ про аварії та дорожні пригоди були наявні серйозні недоліки. Розслідування цих справ часто затягувалося, не всі злочини розкривалися, мали місце факти ліберального ставлення окремих працівників міліції, прокуратури та суду до осіб, які заісно порушували правила дорожнього руху.

У зв'язку із цим Рада Міністрів Союзу РСР постановила зобов'язати МВС СРСР і Ради Міністрів союзних республік вжити заходів до докорінного поліпшення діяльності ДАІ, звернувши особливу увагу на усунення недоліків у підборі та вихованні кадрів. Міністерству внутрішніх справ СРСР пропонувалося розробити та подати в місячний термін до Ради Міністрів СРСР проєкт нового Положення про Державну автомобільну інспекцію, маючи на увазі підвищення ролі ДАІ в забезпеченні безпеки руху автомобілів та пішоходів, контролі за технічним станом автомобілів та ліквідації аварій і подій на автомобільному транспорті. У зв'язку з розвитком міжобласних і міжреспубліканських перевезень вантажів і пасажирів Рада Міністрів СРСР вважала за доцільне, щоб правила руху автотранспорту вулицями міст і автомобільними дорогами країни в основному були єдині. У зв'язку із цим МВС СРСР було зобов'язане до 1 листопада 1959 року розробити та за погодженням з Радами Міністрів союзних республік затвердити єдині правила руху автомобілів вулицями міст та іншими населеними пунктами, а також автомобільними дорогами країни. Виконані міських Рад депутатів трудящих могли з урахуванням місцевих особливостей допускати окремі відхилення від цих правил лише за умови кращого забезпечення безпеки руху автомобілів та пішоходів шляхом додаткового застосування дорожньо-сигнальних знаків, покажчиків та інших технічних засобів регулювання. Міністерство внутрішніх справ СРСР, Міністерство культури СРСР, Державний комітет з радіомовлення та телебачення при Раді Міністрів СРСР та Ради Міністрів союзних республік повинні були провести заходи, спрямовані на систематичне роз'яснення правил безпеки руху автомобілів та пішоходів вулицями міст і автомобільними дорогами, використовуючи для цих цілей радіо та телебачення, здійснюючи випуск спеціальних кінофільмів, видання брошур і плакатів, проведення бесід та доповідей для населення, створення в школах та інших навчальних закладах куточків і вітрин з правилами руху автомобільного транспорту та пішоходів¹.

¹ Про посилення боротьби з аваріями на автомобільному транспорті : Постанова Ради Міністрів СРСР від 16.07.1959 // Міністерство внутрішніх справ України: події, керівники, документи та матеріали (1917–2017 рр.) :

Звертає увагу той факт, що лише в 1959 році було поставлене завдання затвердити єдині правила руху автомобілів вулицями міст та іншими населеними пунктами, а також автомобільними дорогами країни. Це означає, що нормативно-правова база регулювання автомобільного руху на той час відставала від потреб і вимог часу.

З метою посилення відповідальності водіїв за керування авто- та електротранспортними засобами в нетверезому стані МВС УРСР видало спеціальний наказ від 12 листопада 1961 року № 100 з Додатком до нього, де був викладений алгоритм дій міліції при затриманні таких порушників. Зокрема, органи міліції інструктувалися, як необхідно розглядати адміністративні матеріали в таких випадках. Вказувалося, що всі особи, які керували автомобілями, трамваями, тролейбусами, мотоциклами, моторолерами, мопедами та мотовізками в нетверезому стані, незалежно від ступеня сп'яніння (легке, середнє чи тяжке), підлягали позбавленню права на керування транспортом терміном на один рік в разі, якщо це відбувалося вперше. Якщо водій мав посвідчення на право керування кількома перерахованими транспортними засобами, то він позбавлявся права на керування всіма цими засобами.

У кожному міському та районному відділі (відділенні) міліції для розгляду матеріалів про порушення дисципліни на транспорті повинні були створюватися комісії у складі не менше ніж три особи: голова – начальник установи міліції або його заступник; члени комісії – представник ДАІ, працівник іншої служби міліції та представник громадськості. У великих містах та обласних центрах за погодженням із виконкомаами міських Рад депутатів трудящих комісії з розгляду матеріалів на порушників могли створюватися при управліннях міліції та управліннях внутрішніх справ. Засідання комісії повинні були проводитися за місцем обліку транспорту не рідше одного разу на тиждень. Зазвичай це відбувалося у транспортних господарствах, автошколах, автомотоклубах, на підприємствах, у домоуправліннях, за місцем роботи та проживання водіїв, а також в установах міліції, під час зборів громадськості, нарад тощо. Матеріали про порушення Указу індивідуальними власниками транспорту могли попередньо розглядатися радами громадських автоінспекторів для того, щоб їхня думка теж була врахована органами міліції під час вирішення

наук. вид. / авт. кол.: М. Г. Вербенський, О. Н. Ярмиш, В. О. Криволапчук та ін. ; за заг. ред. А. Б. Авакова ; МВС України ; Держ. н.-д. ін-т МВС України. Київ ; Харків : Мачулін, 2016. Київ, 2016. Т. 6: Міністерство внутрішніх справ – Міністерство охорони громадського порядку Радянської України в період десталінізації та подальших реорганізацій (5 березня 1953 р. – грудень 1968 р.). С. 513–514.

питання про позбавлення особи права на керування транспортом. Перед початком розгляду матеріалів на порушників дисципліни на транспорті повинна була проводитися бесіда з присутніми щодо необхідності суворого дотримання правил безпеки руху, а також оголошуватися склад комісії та порядок її роботи. Матеріали мали розглядатися комісією у присутності водіїв¹.

Ухвалення вищевказаних нормативно-правових актів свідчило, що ця проблема була доволі актуальною та вимагала вирішення. Основним органом, який повинен був регулювати цей процес, мали стати міськрайонні комісії для розгляду матеріалів про порушення дисципліни на транспорті, члени якої обіймали доволі високі посади, оскільки очолювати такі комісії мав керівник відповідної установи міліції. Це ще раз наголошує на значенні цього питання.

Висновки

Аналіз стану безпеки дорожнього руху в досліджуваній період дозволяє стверджувати, що на стан аварійності, травматизму та смертності на дорогах впливали такі об'єктивні чинники, як рівень розвитку нормативно-правової бази, технічний стан автотранспорту, рівень розвитку вулично-дорожньої мережі, її якості, а також погодно-кліматичні умови. До суб'єктивних факторів належали рівень правової культури учасників дорожнього руху (водіїв та пішоходів), ступінь їхньої підготовленості до участі в дорожньому русі, професійна кваліфікація та матеріально-технічна оснащеність працівників ДАІ. Слід зауважити, що в цей період державними органами було проведено певну нормотворчу роботу, метою якої було вироблення заходів, спрямованих на покращення як об'єктивних, так і суб'єктивних умов, що впливали на стан безпеки дорожнього руху і мали взаємоузгоджений характер. Налагоджений механізм підготовки водіїв був однією з важливих складових ефективної роботи системи забезпечення безпеки дорожнього руху. У вказаний період діяльність державних органів, зокрема й ДАІ МВС УРСР, була спрямована на

¹ Інструкція про порядок застосування Указу Президії Верховної Ради УРСР «Про відповідальність водіїв автотранспорту і міського електротранспорту за керування транспортом у нетверезому стані» 26 жовтня 1961 р. : Додаток № 1 до наказу МВС УРСР № 100 від 12 листопада 1961 р. // Міністерство внутрішніх справ України: події, керівники, документи та матеріали (1917–2017 рр.) : наук. вид. / авт. кол.: М. Г. Вербеньський, О. Н. Ярмиш, В. О. Криволапчук та ін. ; за заг. ред. А. Б. Авакова ; МВС України ; Держ. н.-д. ін-т МВС України. Київ ; Харків : Мачулін, 2016. Київ, 2016. Т. 6: Міністерство внутрішніх справ – Міністерство охорони громадського порядку Радянської України в період десталінізації та подальших реорганізацій (5 березня 1953 р. – грудень 1968 р.). С. 581–584.

формування у водіїв не лише стійких навичок з керування транспортними засобами, а й поведінкових стереотипів, які передбачають дотримання правових норм у сфері безпеки дорожнього руху. На тому етапі, коли спостерігався низький рівень підготовки водіїв та їхньої правової культури, на наш погляд, вкрай необхідний був нормативно закріплений механізм притягнення до юридичної відповідальності установ, задіяних у підготовці водіїв, за неякісну підготовку кандидатів на отримання права на керування транспортними засобами. При цьому була необхідна розробка та правове закріплення критеріїв оцінки якості підготовки.

Список бібліографічних посилань: 1. Смирнов Ю. О., Михайленко П. П., Святоцький О. Д., Ануфрієв М. І. Міліція України: історичний нарис, портрети, події : наук.-попул. вид. / за заг. ред. Ю. О. Смирнова. Київ : Ін Юре, 2002. 798 с. 2. Шляхом становлення і визнання. До 90-річчя транспортної міліції / упоряд. Г. О. Пушкарьов. Харків : Фактор-Друк, 2009. 64 с. 3. Греченко В. А. Правові та організаційні засади діяльності міліції Української РСР у 1956 році. *Вісник Харківського національного університету внутрішніх справ*. 2021. № 3 (94). С. 15–25. DOI: <https://doi.org/10.32631/v.2021.3.01>. 4. Греченко В. А., Ярмиш О. Н. Основні тенденції в дослідженнях історії радянського тоталітарного режиму 20–50-х років ХХ ст. *Вісник Національного університету внутрішніх справ*. 2004. Вип. 27. С. 196–207.

Надійшла до редколегії 15.04.2024

Прийнята до опублікування 12.06.2024



Grechenko V. A., Subota S. I. Activities of the militia in Ukraine to ensure road safety in the 1950s

In the 1950s, the daily functions of the militia continued to include combating violations of street traffic rules and controlling the decrease in motor vehicle accidents. The accident rate on the roads of the republic at that time remained high. An analysis of the current state of road safety shows that the level of accidents, injuries and deaths on the roads was influenced by such objective factors as the level of development of the regulatory framework, the technical condition of vehicles, the level of development of the road network, its quality, and weather and climatic conditions. Subjective factors included the level of legal culture of road users (drivers and pedestrians), the degree of their readiness to participate in traffic, the professional qualifications and material and technical equipment of the employees of the State Automobile Inspection. During this period, state bodies carried out significant, but ambiguous in quality, rule-making work, the purpose of which was to develop measures aimed at improving both objective and subjective conditions that affected the state of road safety and were of a mutually agreed nature. The established driver training mechanism was one of the important components of the effective operation of the road safety system. Therefore, the activities of state bodies, in particular the State Automobile Inspection of the Ministry of Internal Affairs of the

Ukrainian SSR, were aimed at forming not only stable skills in driving vehicles among the drivers, but also behavioral stereotypes that require compliance with legal norms in the field of road safety. At the same time, it was necessary to develop and legally establish criteria for assessing the quality of their training in the relevant institutions. Militia bodies carried out quite active work to improve the situation with road accidents, which included measures of administrative influence, involvement of the public in monitoring violations of traffic rules, various propaganda activities, but its effectiveness was ultimately insignificant.

Key words: Ukraine, 1950s, Ministry of Internal Affairs, militia, road safety.

