

УДК 342.553

Основные направления деятельности Государственной автомобильной инспекции Вологодской области в 1937–1991 гг.¹

А. Л. КУЗЬМИНЫХ – профессор кафедры философии и истории ВИПЭ ФСИН России, доктор исторических наук, доцент;

С. И. СТАРОСТИН – ведущий архивист Вологодского областного архива новейшей политической истории

Реферат

На данный момент в обществе большую тревогу вызывает состояние аварийности на дорогах. В этой связи значительный научный и общественный интерес представляет изучение исторического опыта деятельности правоохранительных органов по обеспечению безопасности дорожного движения. В рамках данной статьи авторами на основе новых архивных документов рассмотрена деятельность Государственной автомобильной инспекции Вологодской области в 1937–1991 гг. Авторы приходят к выводу, что роль Государственной автомобильной инспекции Вологодской области возрастала по мере увеличения количества автомобильного транспорта и роста дорожной сети. Ввиду специфики выполняемых задач Государственная автомобильная инспекция занимала особое место в структуре территориальных органов внутренних дел, будучи самым мобильным и технически оснащенным ведомственным подразделением. Ее основными функциями являлись борьба с аварийностью, разработка технических норм эксплуатации автотранспорта и его учет, контроль за подготовкой водительского состава. Несмотря на рост сложности и напряженности работы, сотрудники Государственной автомобильной инспекции с честью и достоинством выполняли профессиональные задачи, обеспечивая порядок на дорогах.

Ключевые слова: Вологодская область; органы внутренних дел; государственная автомобильная инспекция; обеспечение безопасности дорожного движения.

12.00.01 – Теория и история права и государства; история учений о праве и государстве

The main activities of the State Automobile Inspectorate of the Vologda region in 1937–1991

A. L. KUZMINYKH – Professor of the Department of Philosophy and History of the Vologda Institute of Law and Economics of the Federal Penal Service of Russia, Dsc. in History, Associate Professor;

S. I. STAROSTIN – Leading Archivist of the Vologda Regional Archive of Contemporary Political History

Abstract

At the moment in a society of great concern is the state of accidents on the roads. In this regard a significant scientific and public interest is the study of the historical experience of law enforcement agencies to ensure road safety. Within the framework of this article the authors on the basis of new archival documents reviewed the activities of

¹ Статья подготовлена при финансовой поддержке Российского фонда фундаментальных исследований; Проект № 18-09-00554 «Органы внутренних дел в контексте взаимоотношений власти и общества России в XX веке (на материалах Европейского Севера)».

the State Traffic Patrol Department of the Vologda Region in the years 1937–1991. The authors conclude that the role of State Traffic Patrol Department of the Vologda Region increased with the increase in the number of motor vehicles and the growth of the road network. Due to the specifics of the tasks performed, the State Traffic Patrol Department occupied a special place in the structure of the territorial bodies of internal affairs being the most mobile and technically equipped departmental unit. Its main functions were the fight against accidents, the development of technical standards for the operation of vehicles and its accounting, control over the preparation of the driver's staff. Despite the growing complexity and intensity of work the staff of the State Traffic Patrol Department performed their professional tasks with honor and dignity, ensuring order on the roads.

Key words: Vologda region; law enforcement bodies; the State Traffic Patrol Department; road safety.

12.00.01 – Theory and history of law and state; history of studies of law and state

В современном российском обществе большую тревогу вызывает состояние аварийности на дорогах. В 2018 г., по данным ГИБДД, произошло свыше 168 тыс. дорожно-транспортных происшествий, в которых были ранены 214 тыс. чел. и погибли 18 тыс. чел. [3]. В этой связи значительный научный и общественный интерес представляет изучение исторического опыта деятельности правоохранительных органов по обеспечению безопасности дорожного движения. В рамках данной статьи авторами на основе новых архивных документов рассмотрена деятельность Государственной автомобильной инспекции Вологодской области в 1937–1991 гг.

В период индустриализации 1930-х гг. в Советском Союзе происходил быстрый рост количества автомобильного транспорта. Если в 1911 г. в России имелось 5493 автомобиля, то в 1931 г. автопарк СССР составлял 33 600 автомобилей и 8540 мотоциклов [6, с. 41, 42]. Государственная политика в то время была направлена на развитие грузовых и общественных автомобильных перевозок. С пуском автозавода в Нижнем Новгороде, реконструкцией автомобильных заводов в Москве и Ярославле страна вышла на первое место в мире по производству грузовых автомобилей [6, с. 62].

Динамичный рост автомобильного транспорта не обошел стороной и Вологодскую область, образованную в сентябре 1937 г. С 1937 по 1939 гг. количество автомобилей в области увеличилось с 1500 до 3000 единиц, то есть в два раза. В областной газете «Красный Север» от 01.01.1938 отмечалось: «Восемь лет назад на улицах Вологды с грохотом и дребезжанием бегали лишь два изношенных до предела “Форда” да расхлябанный “Бьюик”, прозванный шоферами “бабушкиным тарантасом”. Это было все, чем располагал тогда городской автотранспорт. Сейчас в Вологде свыше 500 авто-

мобилей. Особенно вырос автопарк за последний год: организации и предприятия Вологды приобрели в 1937 году 303 автомашины. Колхозы Вологодского, Кубино-Озерского и Чебсарского района до 1935 года не имели ни одного автомобиля. Сейчас 23 колхоза обзавелись собственным автотранспортом».

Увеличение интенсивности дорожного движения объективно вело к росту аварийности. Если в первом квартале 1938 г. в области произошло 10 аварий, то во втором – 25. В 1940 г. было зарегистрировано 138 дорожно-транспортных происшествий, в которых пострадали 105 чел. (21 чел. погиб, 28 тяжело и 56 легко ранены). Возраст пострадавших был различным: до 8 лет – 10 чел., от 8 до 16 – 9 чел., от 16 и выше – 86 чел. [5, с. 407].

Рост аварийности во многом был обусловлен низким уровнем подготовки шоферов. Водители первого класса составляли менее 1 %, второго – 8 %, остальные были водителями третьего класса. В области имелась всего одна автошкола (в Вологде). Техническое состояние автотранспорта и условия его эксплуатации были неудовлетворительными: $\frac{2}{3}$ автомашин не имели гаражей, больше половины нуждались в ремонте. Серьезной проблемой было отсутствие необходимых запчастей и специалистов по ремонту автотранспорта.

Увеличение числа автомобилей, являвшихся средством повышенной опасности, потребовало создания специального административного органа, отвечавшего за безопасность дорожного движения. 5 апреля 1936 г. вышел приказ НКВД СССР № 00126 «Об организации Государственной автомобильной инспекции Главного управления рабоче-крестьянской милиции СССР и местных аппаратов этой инспекции» [6, с. 101]. В 1938 г. структуре УРКМ Управления НКВД по Вологодской области был образо-

ван отдел Государственной автомобильной инспекции (ГАИ). Его начальником был назначен сержант милиции Л. И. Жарков (Архив УМВД России по ВО¹. Ф. 7. Оп. 1. Д. 6. Л. 3–5). В 1939 г. штат отдела насчитывал 13 сотрудников [5, с. 407].

Функции ГАИ заключались в борьбе с авариями, разработке технических норм эксплуатации автомобилей, контроле за подготовкой и воспитанием шоферских кадров, количественном и качественном учете автопарка, учете аварий и анализе их причин, привлечении нарушителей ДТП к ответственности, выдаче номерных знаков, технических паспортов. Виновники ДТП наказывались в соответствии с действовавшим законодательством. Так, водитель грузовой машины Дубовцев, развивший чрезмерную скорость и допустивший наезд на тринадцатилетнюю девочку, был приговорен к трем годам тюремного заключения. Водитель Веселов, находившийся в нетрезвом состоянии и допустивший опрокидывание автомобиля с моста, в результате чего погибли два человека и двое получили ранения, был приговорен к десяти годам тюрьмы [2, с. 20].

Сотрудники ГАИ Вологодской области осуществляли большую профилактическую работу: проводили лекции и беседы с населением и водителями, распространяли брошюры с правилами дорожного движения, популяризировали опыт шоферов-отличников, ставили перед руководством области вопросы о необходимости развития транспортной инфраструктуры: автомобильных дорог, сервисных и заправочных станций, автошкол, гаражного хозяйства и т. п. (ВОАНПИ². Ф. 2522. Оп. 1. Д. 135. Л. 80–82, 133–136; Оп. 2. Д. 85. Л. 12–19).

Характерно, что долгое время в республиках, краях и областях СССР действовали правила дорожного движения, разработанные с учетом местных условий. 20 апреля 1940 г. вышел циркуляр Главного управления рабоче-крестьянской милиции НКВД СССР, вводивший типовые правила движения по улицам и дорогам СССР [6, с. 122].

В период Великой Отечественной войны деятельность ГАИ перестраивается с учетом требований военного времени. Почти 40 % автопарка было передано для нужд армии [6, с. 99]. В ноябре 1941 г. большие усилия были направлены на организацию работы

Ладужской дороги жизни. На этой магистрали работало более 1500 грузовых автомобилей, мобилизованных с предприятий и организаций Вологодской области, шоферами также были вологжане [5, с. 448]. Профессионализм и личное мужество сотрудников дорожной милиции позволили организовать регулярное движение автотранспорта в блокадный город.

К началу 1941 г. Вологодскую область обслуживали шесть госавтоинспекторов. Площадь зонального участка составляла от 30 до 45 тыс. кв. км и включала от шести до восьми районов с 250–350 единицами транспорта [2, с. 15]. Обязанности инспекторов дорожного движения были обширными. В городах проезжая часть улицы была очень узкой, нередко тротуары и автобусные остановки отсутствовали, освещения практически не было. Помимо регулировки уличного движения в обязанности милиционеров входили утренние инструктажи на автобазах и в гаражах автоколонн, проведение техосмотров, регистрация транспорта, контроль за использованием горючего в машинно-тракторных станциях и автохозяйствах, поддержание в исправности проезжей части дорог.

В случае неисправности проезжей части или при гололеде сотрудники организовывали устранение неполадок, так как на дорожные службы не всегда приходилось рассчитывать вследствие их маломощности. Нередко милиционеры останавливали машину с песком и собственноручно заравнивали выбоины и ямы. Патрульных машин в то время не было, и вахту милиционеры несли на мотоциклах. В 1942 г. было проверено 6536 машин, выявлены нарушения у 3875 единиц транспорта, снято 397 государственных номерных знаков, оштрафован 181 водитель [2, с. 19–20].

Третью автопарка области, за исключением автомашин воинских частей, была сосредоточена в Вологде. Город обслуживали два инспектора. Сталинский и Молотовский районы, на территории которых находилось 105 автохозяйств, контролировал В. В. Сироткин, Октябрьский и Вологодский (70 автохозяйств) – А. В. Житков. На балансе ГАИ числилась автомашина ГАЗ-АА, которая использовалась при проведении экзаменов на право управления транспортным средством [2, с. 16].

Типичными нарушениями правил дорожного движения в годы войны являлись управление транспортом в нетрезвом состоянии или без водительского удостоверения, отсутствие светомаскировки,

¹ Архив Управления Министерства внутренних дел Российской Федерации по Вологодской области.

² Вологодский областной архив новейшей политической истории.

эксплуатация технически неисправного автомобиля, лихачество и превышение скорости. Большинство аварий происходило с участием автомобилей воинских частей, расквартированных в области. В августе–ноябре 1941 г. по вине армейских шоферов произошло 32 аварии и 11 наездов на пешеходов, в результате чего два человека погибли, 18 получили ранения, были разбиты и повреждены 38 автомашин, пять велосипедов, сломаны два столба (ВОАНПИ. Ф. 3868. Оп. 1. Д. 3. Л. 68).

В номере газеты областного управления милиции «Страж революции» от 07.08.1941 так описывалось одно из дорожно-транспортных происшествий: «27 мая 1941 г. в гор. Вытегру следовала автомашина, управляемая пьяным шофером Русановым. Последний развил скорость в центре города до 50 километров. На сигналы милиционера остановить машину лихач не подчинился и только на обратном пути был остановлен, но и то в отделение милиции не пошел и вместе с работником милиции, который попытался задержать нарушителя, проехал около 5 километров за город. В пути следования пытался вытолкнуть последнего из кабины и угрожал смертью, то есть хотел угробить вместе с машиной. Впоследствии принятыми мерами все же лихача Русанова задержали и доставили в отделение милиции».

Помимо лихачей задержанию подлежали водители, использовавшие государственный транспорт в личных целях. По данным, опубликованным в выпуске «Стража революции» от 02.07.1943, только за три дня проверки на тракте Вологда – Кириллов – Белозерск было задержано 27 автомашин, шоферы которых занимались (за счет недогрузки транспорта) незаконной перевозкой пассажиров, получив с них для личного пользования 8740 руб. Нередко среди «грачей», как водители называли пассажиров-попутчиков, были сотрудники милиции.

В июле 1943 г. в структуре областного УНКВД появилось отделение регулирования уличного движения (ОРУД) в составе 20 сотрудников, преимущественно женщин [1, с. 74]. «В семью работников милиции гор. Вологды влилось новое пополнение – отделение регулирования дорожного движения. Пройдя специальную подготовку, девушки-комсомолки с жаром взялись осваивать новую профессию и повели решительную борьбу с нарушителями правил дорожного движения», – отмечалось в газете «Страж революции» от 18.07.1943.

Начальником ОРУД была Н. И. Коренева. Она приводила инструктаж милиционеров-регулирующих, осуществляла контроль за движением автотранспорта и пешеходов в Вологде, организовывала дежурство сотрудников и их выезд на дорожно-транспортные происшествия, вела агитационную работу среди населения. Нарушители направлялись для оформления штрафов в ближайший отдел милиции [2, с. 19].

В июне 1944 г. квалификационная комиссия Управления милиции была переименована в отделение ГАИ по надзору за подготовкой шоферских кадров. Должность председателя комиссии была заменена должностью старшего госавтоинспектора, а должности инженера ГАИ и членов комиссии – должностями госавтоинспекторов (Архив УМВД России по ВО. Ф. 7. Оп. 1. Д. 11. Л. 68).

В послевоенные годы в народное хозяйство было передано большое количество автомобилей и мотоциклов, в том числе трофейных. Многие водители постигали шоферскую науку в условиях фронта, смутно представляя себе правила дорожного движения. Плохим было и состояние дорог области, особенно в районах. Все это усложняло обеспечение безопасности дорожного движения и способствовало росту числа дорожно-транспортных происшествий.

Рабочий день сотрудников ГАИ начинался в восемь часов утра и заканчивался в семь часов вечера (Архив УМВД России по ВО. Ф. 7. Оп. 1. Д. 113. Л. 9, 12). Госавтоинспекторы вели учет транспортных средств, следили за их техническим состоянием, организовывали учебу водительского состава, осуществляли контроль за соблюдением правил уличного движения. Им оказывали помощь милиционеры-регулирующие и постовые милиционеры, которые имели полномочия по взысканию штрафов с нарушителей правил дорожного движения (Архив УМВД России по ВО. Ф. 7. Оп. 1. Д. 107. Л. 42–43).

23 сентября 1953 г. вышел приказ начальника Управления МВД по Вологодской области полковника И. В. Шатеркина № 0032 «О передаче дорожного надзора в ведение Госавтоинспекции». В подчинение ГАИ перешли отделение дорожного надзора отдела милицейской службы и старшие инспекторы по дорожному надзору. Была создана подвижная оперативная группа дорожного надзора для патрулирования в Вологде и на загородных шоссе. Выезды на аварии, оформление материалов по дорожным про-

исшествиям возлагались на работников госавтоинспекции, а при их отсутствии – на начальников милиции и оперативный состав райотделений. Расследование по делам о дорожных происшествиях осуществляли следственный отдел управления милиции и следственные работники городских и районных отделений милиции (Архив УМВД России по ВО. Ф. 7. Оп. 1. Д. 23. Л. 46).

В раскрытии преступлений, связанных с автотранспортом, деятельность сотрудников госавтоинспекции играла важную роль. В середине 1950-х гг. расследовалась смерть мужчины около станции Лежа. Вызванный судмедэксперт после обследования сделал вывод, что человек погиб под колесами автомобиля в ночное время. Для осмотра места происшествия были вызваны автоинспекторы, которые выяснили, что одна из покрышек автомашины, совершившей наезд, была южная. Этих покрышек в Вологодской области было мало. На второй день поисков похожей машины участковый уполномоченный Герасимов сообщил, что автомашина с южной покрышкой есть в колхозе «Рабоче-Крестьянский», она прибыла туда из Лежского леспромпхоза для перевозки зерна и стоит на ремонте. К приезду милиционеров шофер успел сменить одно колесо, однако после осмотра машины признался, что совершил наезд, не рассмотрев человека в ночное время [5, с. 509].

В 1956 г. Постановлением Совета министров РСФСР № 382 «О мерах борьбы с авариями на автомобильном транспорте и городском электротранспорте» Госавтоинспекции было предоставлено право лишать водителей прав за управление транспортом в нетрезвом виде и запрещать управление транспортными средствами без водительских удостоверений. В 1959 г. Советский Союз присоединился к Международной конвенции о дорожном движении и Протоколу о дорожных знаках и сигналах. В 1960-е гг. на всей территории СССР были введены единые образцы бланков водительских удостоверений, технических паспортов и номерных знаков для автотранспорта [4].

Несмотря на совершенствование правовой базы, количество автодорожных происшествий с каждым годом увеличивалось. В 1960 г. по сравнению с 1959 г. аварийность на автотранспорте в Вологодской области выросла на 88 % при одновременном увеличении числа погибших на 42 % и раненых на 70 % (Архив УМВД России по ВО. Ф. 7. Оп. 1. Д. 134. Л. 40). В первом полугодии 1962 г. произошло 192 тяжелых дорожно-транс-

портных происшествия, в которых 40 чел. погибли и 172 получили ранения (Архив УМВД России по ВО. Ф. 7. Оп. 1. Д. 137. Л. 27).

Стало очевидно, что проблема предотвращения аварий носит комплексный характер и не может быть решена в рамках одного ведомства. Постепенно возрастала роль других министерств, а также местных властей и общественных формирований в осуществлении мероприятий по борьбе с аварийностью. К примеру, при оценке работы автотранспортных предприятий и организаций учитывалось наличие автомобильных аварий и иных дорожно-транспортных происшествий, допущенных по вине их работников. На местах были образованы комиссии по безопасности дорожного движения, усилена административная ответственность за нарушение правил движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам и правил пользования транспортными средствами [4].

Для улучшения контроля за движением транспорта и пешеходов проводились рейды, к которым привлекался личный состав милиции, дружинники, общественные автоинспекторы и работники автохозяйств. Повышенное внимание уделялось дорогам с высокой интенсивностью движения транспорта. В случае серьезных нарушений сотрудники ГАИ составляли административные протоколы и изымали водительские удостоверения (Архив УМВД России по ВО. Ф. 7. Оп. 1. Д. 137. Л. 29–32).

Одним из образцовых сотрудников был госавтоинспектор Вологодского райотдела милиции Д. М. Дулимов. В 1963 г. он задержал 485 нарушителей правил дорожного движения, повседневно занимался профилактической работой в автохозяйствах, проводил дни безопасности дорожного движения, взаимодействовал с общественными автоинспекторами. В результате количество дорожно-транспортных происшествий в Вологодском районе в 1963 г. по сравнению с 1962 г. снизилось с 33 до 16 случаев, а количество пострадавших – с 33 до 24 (Архив УМВД России по ВО. Ф. 7. Оп. 1. Д. 139. Л. 207–208).

После введения в строй в конце 1960-х гг. – начале 1970-х гг. новых автозаводов – Ижевского, Волжского и Камского – ежегодный выпуск автомобилей в СССР превысил миллион единиц. Автопарк в городах и сельской местности многократно увеличился. Одновременно возросли скорость и интенсивность движения транспортных средств. Несмотря на быстрое развитие дорожной

сети, качество транспортных коммуникаций не соответствовало имеющимся потребностям. В 1970 г. в Вологодской области дороги первой категории (с асфальтовым, бетонным или другим твердым покрытием, находившиеся в хорошем состоянии) составляли 6 %, второй категории (с щебеночным, гравийным, булыжным или другим каменным покрытием, находившиеся в удовлетворительном состоянии) – 14 %, третьей категории (грунтовые или неисправные дороги с щебеночным, гравийным, булыжным или другим твердым покрытием) – 80 % (Архив УМВД России по ВО. Ф. 7. Оп. 1. Д. 156. Л. 178–179об.).

Перечисленные факторы способствовали росту дорожно-транспортных происшествий. Только в 1975 г. на дорогах области погибли 230 чел. (Архив УМВД России по ВО. Ф. 7. Оп. 1. Д. 180. Л. 307). Особенно тревожной была ситуация с детским дорожно-транспортным травматизмом. В 1972 г. произошло 128 дорожно-транспортных происшествий с участием детей, в которых 20 чел. погибли и 112 получили травмы различной степени тяжести (Архив УМВД России по ВО. Ф. 7. Оп. 1. Д. 169. Л. 205).

В целях профилактики детского дорожно-транспортного травматизма Вологодским отделом ГАИ совместно с учреждениями образования было организовано изучение правил дорожного движения в школах и детских садах. Уголки ПДД обеспечивались информационными материалами, с учителями и воспитателями проводилась разъяснительная работа. У детских учреждений, расположенных вблизи транспортных магистралей, организовывалось дежурство сотрудников милиции. По областному радио и телевидению проводились викторины для школьников на знание правил дорожного движения. Победители награждались ценными подарками (Архив УМВД России по ВО. Ф. 7. Оп. 1. Д. 156. Л. 150; Д. 169. Л. 205–207). В школах и профтехучилищах действовали клубы «Светофор», демонстрировались кинофильмы по безопасности дорожного движения, проходили встречи с инспекторами ГАИ (Архив УМВД России по ВО. Ф. 7. Оп. 1. Д. 175. Л. 96–97).

В 1971 г. на территории области были проведены операции «Ралли» и «Мопед». Особое внимание уделялось выявлению граждан, имевших незарегистрированный личный транспорт, проверке охраны автомобилей и мотоциклов в гаражах и на местах стоянок, учету работы транспорта и расхода горючесмазочных материалов, проверке состоя-

ния дорог и дорожной инфраструктуры, соблюдения правил перевозки пассажиров и грузов. Все это сочеталось с информационно-разъяснительной работой с водителями и пешеходами (Архив УМВД России по ВО. Ф. 7. Оп. 1. Д. 161. Л. 11–14; Д. 162. Л. 122–127).

Как показывают данные статистики, одной из главных причин аварийности являлось нарушение водителями скоростного режима. Только в 1977 г. по этой причине произошло 322 дорожно-транспортных происшествия (37 % от общего количества происшествий, совершенных по вине водителей). В целях профилактики выявленных нарушений были проведены операции «Скорость», «Пешеход», «Ремни безопасности» (Архив УМВД России по ВО. Ф. 7. Оп. 1. Д. 185. Л. 24–28; Д. 186. Л. 66–68; Д. 190. Л. 186–187; Д. 211. Л. 87–88).

Анализ статистики свидетельствует о высокой аварийности в сельской местности. К примеру, каждое второе из 1220 совершенных в Вологодской области в 1978 г. дорожно-транспортных происшествий произошло в сельской местности. Виновниками 98 происшествий, в которых погибли 35 и были травмированы 59 чел., являлись трактористы, грубо нарушившие правила дорожного движения и техники безопасности (Архив УМВД России по ВО. Ф. 7. Оп. 1. Д. 209. Л. 139). В феврале–марте 1979 г. на территории области была проведена операция «Трактор». Ее главными задачами являлись усиление контроля за соблюдением правил дорожного движения в сельской местности, пресечение случаев управления транспортом в нетрезвом состоянии, проверка технического состояния автопарка колхозов и совхозов (Архив УМВД России по ВО. Ф. 7. Оп. 1. Д. 209. Л. 139–141).

Безопасность дорожного движения на главных магистралях области обеспечивал отдельный дивизион милиции дорожного надзора, штат которого в 1969 г. насчитывал 108 единиц (Архив УМВД России по ВО. Ф. 7. Оп. 1. Д. 68. Л. 134–138). В 1970 г. была создана группа по расследованию автодорожно-транспортных происшествий, совершенных на территории Вологды и Вологодского района (Архив УМВД России по ВО. Ф. 7. Оп. 1. Д. 159. Л. 175), в 1983 г. – группа сопровождения специальных автомобилей и колонн (Архив УМВД России по ВО. Ф. 7. Оп. 1. Д. 233. Л. 173–174).

Улицы городов, поселков и других населенных пунктов Вологодской области планомерно обеспечивались техническими средствами регулирования уличного движения.

В 1979 г. был создан специализированный монтажно-эксплуатационный участок. Его задачей являлись установка и эксплуатация светофоров, пешеходных ограждений, дорожной разметки и т. п. (Архив УМВД России по ВО. Ф. 7. Оп. 1. Д. 211. Л. 322–328).

В 1979 г. Вологда приняла участие во всесоюзном смотре по обеспечению безопасности дорожного движения. В ходе смотра в городе были установлено 26 светофоров, нанесено свыше 113 км продольной разметки и почти 6 км пешеходных переходов типа «зебра», установлено более 2 тыс. дорожно-транспортных знаков и указателей, 4,5 км перильных ограждений опасных мест. За период смотра было пресечено 6310 нарушений правил дорожного движения со стороны водителей, предупреждены почти 26 тыс. пешеходов.

Улучшилась и агитационно-профилактическая работа по вопросам безопасности движения. Были подготовлены и проведены 253 радиопередачи, организованы 559 собраний и бесед с водителями транспорта, 290 – с работниками на предприятиях, 268 – с учащимися в школах и профтехучилищах. Прохождение смотра регулярно освещалось в местных средствах массовой информации.

Принимаемые меры позволили стабилизировать обстановку с аварийностью в областном центре и добиться последовательного сокращения дорожно-транспортных происшествий. Если в 1978 г. по сравнению с 1977 г. снижение количества дорожно-транспортных происшествий составило 1,6 %, то в 1979 г. по отношению к 1978 г. – 14,5 %. По итогам всесоюзного смотра по безопасности дорожного движения секретариат Всесоюзного центрального совета профессиональных союзов и Коллегия Министерства внутренних дел СССР совместным постановлением от 08.04.1980 присудили городу Вологде диплом II степени с вручением денежной премии (Архив УМВД России по ВО. Ф. 7. Оп. 1. Д. 215. Л. 163–164).

Сотрудники ГАИ оперативно выезжали на места дорожно-транспортных происшествий, принимали меры для установления и задержания их виновников. Так, 18 июля 1969 г. в областном центре на улице Карла Маркса неизвестной автомашиной была сбита гражданка Е. В. Ковшова. Водитель с места происшествия скрылся. О дорожном происшествии был оповещен личный состав ГАИ. Инспекторы дорожного надзора Г. П. Грибков и Е. Л. Дайн при проверке автотранспорта на улице Чернышевского за-

держали автомашину, принадлежавшую Сокольскому леспромхозу, приметы которой совпадали с разыскиваемой. Водитель В. И. Утюгов упорно отрицал свою вину, но, будучи доставленным в ГОВД, сознался в содеянном (Архив УМВД России по ВО. Ф. 7. Оп. 1. Д. 154. Л. 128).

Нередким явлением был угон автотранспорта. 26 декабря 1968 г. от магазина № 45 в Вологде неизвестным преступником был угнан легковой автомобиль «Волга», принадлежавший Сухонскому речному пароходству. Милиционер-регулирущик А. А. Монзиков во время патрулирования на автомашине по улицам города обнаружил угнанную машину в момент, когда в нее садились пассажиры. Преградив путь своим автомобилем, он посредством быстрых и решительных действий задержал угонщика Н. А. Волкова, находившегося в нетрезвом состоянии (Архив УМВД России по ВО. Ф. 7. Оп. 1. Д. 151. Л. 1990).

15 января 1983 г. из воинской части № 4431 был совершен угон автомашины «Зил-130». Около 19 часов автомашину обнаружили на территории Вологды, когда она на большой скорости двигалась по улице Октябрьской. В кабине находились военнослужащие. По маршруту ее движения неоднократно создавались аварийные ситуации, грозившие гибелью людей. Дежурной частью УВД о случившемся были ориентированы все наряды милиции. Руководство операцией по задержанию угонщиков взял на себя дежурный по УВД майор милиции Ю. С. Петухов.

На улице Жданова преступников начали преследовать два патрульных автомобиля отдельной роты патрульно-постовой службы. На требования остановиться нарушители не реагировали. Тогда экипаж в составе старшины милиции Д. М. Хитрова и старшего сержанта милиции О. В. Канина на улице Чехова обогнал военную машину и преградил ей путь. Однако угонщики, рискуя допустить столкновение с милицейской машиной, объехали ее и на повышенной скорости проследовали по проспекту Победы в сторону поселка Лукьяново. Машина не остановилась даже на запрещающие сигналы светофора на железнодорожном переезде. Ее неоднократно заносило и разворачивало поперек дороги. На автобусной остановке в поселке Лукьяново под колесами автомобиля едва не оказались вологжане, среди которых были женщины и дети.

С целью уйти от преследования преступники выключили фары. Это заставило их снизить скорость, что позволило сотрудни-

кам милиции догнать угонщиков. Выпрыгнув из автомобиля, старшина милиции Д. М. Хитров на ходу влез в кузов военной автомашины и стал стучать по кабине, требуя остановиться, но машина продолжала двигаться. Тогда по ее колесам с близкого расстояния было произведено четыре выстрела. Все они достигли цели, и автомашина остановилась. В кабине находились трое военнослужащих в состоянии алкогольного опьянения. Машина была передана представителям воинской части, а задержанные доставлены в военную комендатуру (Архив УМВД России по ВО. Ф. 7. Оп. 1. Д. 231. Л. 105–106).

В 1989 г. отделом ГАИ УВД была разработана комплексная программа обеспечения безопасности дорожного движения на 1989–1995 гг. Однако предпринимаемые в соответствии с ней меры не позволили стабилизировать обстановку с аварийностью. В 1989 г. в области было зарегистрировано 1635 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 239 и получили телесные повреждения 1768 чел. (Архив УМВД России по ВО. Ф. 8. Оп. 1. Д. 331. Л. 15). Кризисные социальные явления в стране в начале 1990-х гг. привели к ухудшению профилактики дорожно-транспортных происшествий и сокращению числа сотрудников служб безопасности движения. Обратной стороной этого стал резкий рост количества преступлений, направленных против участников дорожного движения. Началась криминальная война на дорогах, жертвами которой нередко становились сотрудники госавтоинспекции.

Несмотря на рост аварийности и криминала, сотрудники ГАИ были верны своему профессиональному долгу в самых сложных ситуациях. Вот как, согласно публикации в «Красном Севере» от 22.10.1989, происходило задержание преступников в окрестностях Вологды: «В ночь на 15 октября (было без четверти два) мимо поста ГАИ, что на Ленинградском шоссе в Вологде, на большой скорости промчались в сторону Шексны красные «Жигули» с ярославским номером. Требованию остановиться водитель не подчинился. Несколько ранее по всем постам была передана ориентировка о задержании машины из Ярославля той же марки с похожим номером. Инспектора дорожно-патрульной службы А. П. Клычков и С. Б. Корюкин, не медля ни минуты, пустились в погоню. Возле деревни Новое они догнали нарушителей. Над дорогой раздалось усиленное радиорупором обращение: «Водитель красных ‘Жигулей’, остановитесь!».

Однако вместо того, чтобы затормозить, «жигуленок» завиял по дороге, не давая милицейской машине обогнать себя. Стремясь оторваться от преследования, автомобиль выскочил на мост через Ему и врезался в сложенные там стройматериалы: на мосту шел ремонт. Пассажиры, выскочив из машины, бросились в разные стороны. Старшина милиции А. П. Клычков дал четыре предупредительных выстрела в воздух, и только после этого двоих пассажиров – мужчину и женщину – удалось задержать. Третий пытался скрыться, и чтобы его остановить, А. П. Клычкову пришлось переплыть речку. Задержанные переданы оперативной группой Октябрьского РОВД».

Большая информационная работа по профилактике дорожно-транспортных происшествий проводилась посредством теле- и радиовещания. На областном радио с 1981 по 1991 г. вышло в эфир более 250 выпусков передачи «Светофор», которая дважды становилась призером всесоюзного конкурса теле- и радиопрограмм «Человек и автомобиль». Ведущим программы являлся заведующий отделом общественно-политических передач областного комитета по телевидению и радиовещанию А. В. Дюков (Архив УМВД России по ВО. Ф. 7. Оп. 1. Д. 326. Л. 90).

Подводя итоги, необходимо констатировать, что роль государственной автомобильной инспекции Вологодской области возрастала по мере увеличения количества автомобильного транспорта и роста дорожной сети. Ввиду специфики выполняемых задач ГАИ занимала особое место в структуре территориальных органов внутренних дел, являясь самым мобильным и технически оснащенным ведомственным подразделением. Ее основными функциями являлись борьба с аварийностью, разработка технических норм эксплуатации автотранспорта и его учет, контроль за подготовкой водительского состава. В годы Великой Отечественной войны сотрудники ГАИ были заняты, в первую очередь, мобилизацией транспорта для нужд фронта. Многие мужчины-сотрудники были призваны в армию, что привело к увеличению доли женщин среди личного состава.

В послевоенный период госавтоинспекции удалось создать систему действенного социального контроля в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Активно использовалась помощь общественных инспекторов, на предприятиях и организациях действовали комиссии по безопасно-

сти дорожного движения, среди населения широко проводилась работа по доведению правил поведения на дороге. Все это благоприятно отражалось на состоянии аварийности, приводило к снижению количества дорожно-транспортных происшествий и размера причинного ими ущерба.

С началом массовой автомобилизации населения в 1960–1980-е гг., когда интенсивность дорожного движения значитель-

но увеличилась, в структуре ГАИ создаются подразделения дорожно-патрульной службы, регистрации транспортных средств, техосмотра, организации движения, приема экзаменов у водителей. Несмотря на рост сложности и напряженности работы, сотрудники вологодской ГАИ с честью и достоинством выполняли профессиональные задачи, обеспечивая порядок на дорогах.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Власова Я. С. Деятельность вологодской милиции в годы Великой Отечественной войны // Органы внутренних дел Вологодской области накануне и в годы Великой Отечественной войны (1937–1945). Вологда, 2006. С. 72–76.
2. «ГАИ – судьба моя и жизнь...»: 70-летию ГАИ-ГИБДД посвящается / под ред. О. Булыгиной, О. Ручкиной. Вологда, 2006. 96 с.
3. ГИБДД опубликовала годовую статистику ДТП за 2018 год. URL: <http://www.1gai.ru/publ/522047-gibdd-opublikovala-godovuyu-statistiku-dtp-za-2018-god.html> (дата обращения: 24.02.2019).
4. История Госавтоинспекции России. URL: https://мвд.рф/mvd/structure1/Glavnie_upravlenija/Glavnoe_upravlenie_po_obespecheniju_bezo/Istoriya (дата обращения: 24.02.2019).
5. История полиции Вологодского края : моногр. / М. А. Безнин и др. Вологда, 2018. 864 с.
6. Суковичин В. И. От городского до инспектора ГИБДД. М., 2002. 288 с.

REFERENCES

1. Vlasova YA. S. Deyatel'nost' vologodskoj milicii v gody Velikoj Otechestvennoj vojny [The activities of the Vologda police during the Great Patriotic War]. Organy vnutrennih del Vologodskoj oblasti nakanune i v gody Velikoj Otechestvennoj vojny (1937–1945) – The bodies of internal affairs of the Vologda region on the eve and during the Great Patriotic War (1937–1945). Vologda, 2006. P. 72–76. (In Russ.).
2. «GAИ – sud'ba moja i zhizn'...»: 70-letiyu GAI-GIBDD posvyashchaetsya / pod red. O. Bulyginoj, O. Ruchkinovoj [Traffic police – my fate and life...]: Dedicated to the 70th anniversary of the traffic police : ed. by O. Bulygina, O. Ruchkinova]. Vologda, 2006. 96 p. (In Russ.).
3. GIBDD opublikovala godovuyu statistiku DTP za 2018 god [Traffic police published the annual statistics of accidents for 2018]. Available at: <http://www.1gai.ru/publ/522047-gibdd-opublikovala-godovuyu-statistiku-dtp-za-2018-god.html> (accessed 24.02.2019). (In Russ.).
4. Istoriya Gosavtoinspekcii Rossii [History of the State Traffic Inspectorate of Russia]. Available at: https://мвд.рф/mvd/structure1/Glavnie_upravlenija/Glavnoe_upravlenie_po_obespecheniju_bezo/Istoriya (accessed 24.02.2019). (In Russ.).
5. Istoriya policii Vologodskogo kraja : monogr. / M. A. Beznin i dr. [The history of the police of the Vologda region : monogr. : M. A. Beznin et al]. Vologda, 2018. 864 p. (In Russ.).
6. Sukovicyn V. I. Ot gorodovogo do inspektora GIBDD [From guard to traffic police inspector]. Moscow, 2002. 288 p. (In Russ.).

УДК 343.847

Методика оценки эффективности деятельности уголовно-исполнительных инспекций: проблемы и пути совершенствования

П. В. ГОЛОДОВ – профессор кафедры административно-правовых дисциплин ВИПЭ ФСИН России, кандидат юридических наук, доцент

Реферат

В статье рассматриваются отдельные вопросы оценки эффективности деятельности уголовно-исполнительных инспекций. Исследованы понятие и сущность эффективности уголовно-исполнительной деятельности в контексте положений теории государственного управления. Проведен анализ существующей методики сравнительной рейтинговой оценки деятельности филиалов и иных подразделений уголовно-исполнительных инспекций с позиции достижения целей уголовного наказания и уголовно-исполнительного законодательства, реализации полномочий уголовно-исполнительных инспекций. Исследован стимулирующий потенциал данной методики, выявлены ее недостатки, выдвинуты авторские предложения по ее совершенствованию.