

На правах рукописи

Новиков Владимир Сергеевич

**ИСТОРИЧЕСКИЙ ОПЫТ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО
ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВО ВТОРОЙ
ПОЛОВИНЕ 1930-х – НАЧАЛЕ 1970-х гг.: НА МАТЕРИАЛАХ
УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ**

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени

кандидата исторических наук

Ульяновск – 2020

Работа выполнена на кафедре истории федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Ульяновский государственный педагогический университет имени И.Н. Ульянова»

Научный руководитель: доктор исторических наук, профессор
Шайпак Леонид Александрович

Официальные оппоненты: **Волков Александр Павлович,**
доктор исторических наук, профессор, федеральное государственное казенное военное образовательное учреждение высшего образования «Военный университет» Министерства обороны Российской Федерации, отдел качества военного образования, старший научный сотрудник

Горшенин Александр Владимирович,
кандидат исторических наук, частное учреждение образовательная организация высшего образования «Медицинский университет «Реавиз», кафедра гуманитарных дисциплин, доцент

Ведущая организация: федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Рязанский государственный университет имени С.А. Есенина», г. Рязань

Защита состоится 22 января 2021 г. в 10.00 часов на заседании объединенного диссертационного совета по защите диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук, на соискание ученой степени доктора наук Д 999.173.02, созданного на базе федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Чувашский государственный университет имени И. Н. Ульянова», федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Марийский государственный университет» по адресу: 428034, Чувашская Республика, г. Чебоксары, ул. Университетская, д. 38 (учебный корпус № 3), зал заседаний ученого совета, к. 301.

С диссертацией можно ознакомиться в Научной библиотеке Чувашского государственного университета имени И.Н. Ульянова по адресу: 428034, Чувашская Республика, г. Чебоксары, ул. Университетская, 38 и на сайте www.chuvsu.ru.

Автореферат разослан 14 декабря 2020 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета

Данилов Андрей Анатольевич

I ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Автомобильный парк в современных условиях развития страны играет ведущую роль в создании инфраструктуры отечественной экономики и социальной сферы. Доступность общественного транспорта, состояние дорожного полотна, контроль над соблюдением правил движения и пресечение преступлений являются важными элементами в создании комфортной среды, им уделяется значительное внимание со стороны государственных органов. В последние годы увеличение количества автомашин, массовое получение прав на управление автомобилем и мотоциклом, высокий уровень травматизма и аварийности на дорогах заставляют внимательно изучать транспортную систему как страны в целом, так и отдельно взятых регионов, обращая при этом внимание на опыт советского прошлого. Однако до настоящего времени проблема деятельности государственных структур и общественных организаций по развитию парка автомобилей, дорожной сети и обеспечению безопасности передвижения в ее исторической эволюции слабо исследованы на общероссийском уровне, а в региональном контексте не подвергалась анализу. Данное положение, сложившееся в отечественной науке, придает нашему исследованию особую степень актуальности.

Объектом исследования являются автомобильный парк, сеть автомобильных дорог, безопасность дорожного движения как основные составляющие дорожной инфраструктуры и процесса автомобилизации экономики страны. **Предметом** – деятельность и мероприятия государственных органов (исполнительная власть, органы охраны правопорядка) и общественных организаций (структуры ВКП(б) – КПСС, ВЛКСМ, ДОСААФ, ОСО-ДМИЛ, народные дружины), направленные на создание и совершенствование сети автомобильных дорог, увеличение численности и улучшение технического состояния транспорта, на снижение количества дорожно-транспортных происшествий и пресечение правонарушений.

Хронологические рамки охватывают период со второй половины 1930-х гг. и до первой половины 1970-х гг. Нижняя хронологическая граница обусловлена рядом обстоятельств: во-первых, образованием 3 марта 1936 г. в системе наркомата внутренних дел подразделений по пресечению и профилактике преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения – Государственной автомобильной инспекции РКМ НКВД СССР; во-вторых, значительной модернизацией дорожного строительства и парка автомобильного транспорта, предусмотренным 3-м пятилетним планом развития народного хозяйства. Верхняя хронологическая граница обоснована значительными комплексными изменениями, произошедшими в дорожном хозяйстве и в автомобильном парке страны, а также в структуре ГАИ МВД СССР в 1974–1975 гг. Изменения затронули всю территорию государства, а, следовательно, и Ульяновскую область.

Территориальные рамки исследования соответствуют пределам Ульяновской области в границах ее административно-территориального устройства на момент 1943–1975 гг.¹

Степень разработанности проблемы позволяет выделить два периода в истории изучения проблемы – *советский* и *постсоветский*.

Первый период охватывает время с начала 1920-х гг. до 1991 г. Значительная часть трудов ученых, датируемая 1920–1940 гг., имела не научно-исторический, а прикладной характер². Первую попытку анализа истории развития транспортной инфраструктуры и охраны безопасности уличного движения предпринял в 1925 г. И. Д. Михайлов³.

В 1950-х гг. крупным ученым А. С. Кудрявцевым был подготовлен солидный двухтомный труд «Очерки истории дорожного строительства в СССР». Во втором томе автор произвел детальный анализ дорожного строительства в стране в период с 1917 г. по середину 1950-х гг. На солидной источниковой базе исследователь достаточно подробно рассмотрел развитие техники дорожного строительства, а также другие стороны дорожного хозяйства в СССР⁴. В дальнейшем вопросы совершенствования дорожного строительства в СССР и в зарубежных странах стали объектом исследования группы ученых Московского института автомобилестроения и дорожного строительства под руководством Л. Л. Афанасьева⁵.

Усиление интереса к работе органов ОРУД и ГАИ началось в конце 1960-х гг., когда вопросы соблюдения правил дорожного движения и эксплуатации автомобильного транспорта обрели актуальность. Это были труды, адресованные непосредственно водителям и автолюбителям, в которых в научно-популярном изложении передавались технические основы безопасного вождения и эксплуатации транспорта⁶. Другим направлением

¹ Ульяновская область была образована 19 января 1943 г. из 24 районов Куйбышевской области и 2 районов Пензенской области. См. Справочник административно-территориального деления Симбирской губернии – Ульяновской области за 1648–1985 гг. / Гос. архив Ульян. обл.; сост. А. Ф. Варламова. Саратов, 1986. С. 49.

² См. напр.: *Шестаков П. Н.* Принципы организации автомобильного транспорта на шоссежных дорогах. Петроград, 1920; *Королев И.* Устройство небольших деревянных мостов и труб на гужевых дорогах волостного значения. Сталинград, 1926; *Поплавский И. А.* Методы и практика непосредственного текущего наблюдения в гужевой статистике. М., 1926; *Орнатский Н. В.* Простейшая механизация содержания грунтовых дорог. М., 1929; *Писарев С. Г.* Городской транспорт. М., 1948; и др.

³ *Михайлов И. Д.* Эволюция русского транспорта 1913–1925. М., 1925.

⁴ *Кудрявцев А. С.* Очерки истории дорожного строительства в СССР / А. С. Кудрявцев. М., 1951–1957. – в 2 Тт.; Т. 2: Очерки истории дорожного строительства в СССР (последоктябрьский период). М., 1957.

⁵ Опыт дорожного строительства в СССР и за рубежом / Ред. коллегия: проф., д-р техн. наук Л. Л. Афанасьев и др. М., 1969.

⁶ См. напр.: *Бабков В. Ф.* Дорожные условия и безопасность движения. М., 1969; *Афанасьев М. Б.* Водителю о дорожном движении. М., 1980; *Извозчиков, Е.М.* Внимание! Автомобиль! Куйбышев, 1981.

стало изучение применения различных практик непосредственно сотрудниками органов государственной автомобильной инспекции: учет дорожно-транспортных происшествий, меры по профилактике, причины повышения аварийности¹.

Первый и единственный в советской историографии комплексный труд по истории создания и деятельности государственной автомобильной инспекции вышел в свет в 1986 г. и был подготовлен В. Т. Низамовым и Г. П. Рифицким². В работе проведено историко-юридическое исследование, посвященное анализу правовых основ деятельности государственной автомобильной инспекции и развитию данной службы в довоенный период.

В региональной историографии, за исключением публикаций в периодической печати, вопросы охраны безопасности дорожного движения, совершенствования транспорта и дорожного хозяйства остались без внимания деятелей исторической науки. Частично указанные пункты затрагивались в коллективных монографиях, подготовленных к юбилейным датам³, но всестороннего научного исследования по ним не проводилось.

Таким образом, анализ научной литературы позволяет сделать вывод о том, что советский период характеризуется фрагментарной изученностью поднятой проблемы.

В *постсоветской* историографии интерес ученых к вопросам развития комплекса мероприятий по охране дорожного движения в исторической ретроспективе значительно возрос. Опубликованы издания, посвященные различным этапам становления службы охраны безопасности дорожного движения, а также комплексные исторические исследования⁴.

¹ См. напр.: *Грачев А. Н.* Административные проступки в дорожном движении и их профилактика органами внутренних дел: дис... канд. юр. наук. М., 1978; *Белодедов А. М.* Исследование аварийности и повышения безопасности дорожного движения в Ленинграде и области: дис... канд. юр. наук. Л., 1979; *Шахриманьян И. К.* Деятельность органов внутренних дел по пропаганде безопасности дорожного движения. М., 1979; Совершенствование системы учета дорожно-транспортных происшествий и повышение эффективности правоприменительной деятельности ГАИ: Сб. науч. тр. М. 1980; *Лукьянов В. В.* Безопасность дорожного движения. М., 1983.

² *Низамов В. Т., Рифицкий Г. П.* Деятельность милиции РСФСР по обеспечению безопасности дорожного движения (1917 – июнь 1941 г.). Орел, 1986.

³ См. напр.: *Очерки истории Ульяновской организации КПСС.* В 2 Чч. Ч. 2. Ульяновск, 1972.

⁴ *Афанасьев М. Б., Кочетов Л. А., Россинский Б. В.* и др. История ГАИ / Под ред. В. А. Федорова. М., 1996; *История ГИБДД (ГАИ) России. 1990-2001 гг.* / Сост. М. П. Афанасьев и др. Под общей ред. В. А. Федорова / Российская милиция. Вып. 2. СПб, 2001; *Суковицын В. И.* ОРУД, ГАИ - ГИБДД. Краткая история службы. М., 2001; и др.

В свет выходит значительное количество научных трудов, в которых затрагиваются региональные аспекты формирования и работы органов государственной автомобильной инспекции и ОРУД в 1930-е – 2000-е гг.¹

В. А. Войтенков в своих публикациях уделил особое внимание анализу эволюции правовой базы деятельности органов государственной автомобильной инспекции и работе государственных структур по обеспечению безопасности дорожного движения². А. И. Шепарнева в своем труде детально рассмотрела процесс объединения органов ГАИ и ОРУД на примере Орловской области, выделив переходный этап разграничения обязанностей между двумя структурами³. В. А. Кудин проследил проблемы становления службы охраны дорожного движения в контексте истории органов правопорядка в целом⁴.

А. П. Ставров детально исследовал закономерности развития автотранспортного парка СССР и России, выделив основные этапы автомобилизации страны⁵. Вопросам импорта автомобилей в различные исторические периоды посвящен солидный труд М. В. Соколова⁶. Нельзя не отметить крупное исследование Ю. Л. Дьякова, в котором он дал детальную характеристику типологии и районированию дорожного строительства в условиях военного времени⁷. С. А. Ваксман изучил урбанистические про-

¹ См. напр.: *Арнаут Н., Ивакин Н.* Часовые дорог Подмосковья. М., 1992; *Суровые перекрестки: воспоминания ветеранов столичной автоинспекции* / Сост. А. С. Кузнецов, ред. С. В. Коркин. М., 1995; *Берлинтейгер Б., Кладчихин В., Ляхов И.* Такая у нас работа: ГАИ Кузбасса. Кемерово, 1996; *ГАИ 60 лет: История. Воспоминания. Очерки* / Авторы-составители Н. А. Искрина, И. С. Храпов. М., 1996; *Государственная автомобильная инспекция: Республика Саха (Якутия), 1936–1996* / Авторы-составители Ю. Г. Куклин, Т. О. Соколова. Якутск, 1996; *Государственная автомобильная инспекция Санкт-Петербурга и Ленинградской области.* СПб, 1996; *ГАИ Чувашии: люди, цифры, факты* / Сост. Н. М. Журавлев и др. Чебоксары, 1996; *ГАИ Чувашии.* Чебоксары, 1996; *Рифицкий Г. П.* Безопасность дорожного движения в России: история и современность. М., 2005; и др.

² *Войтенков Е. А.* Историко-правовые особенности и этапы становления отечественной системы обеспечения безопасности дорожного движения // *Общество и право.* 2010. №3 (30). С. 17–29.

³ *Шепарнева А. И.* Становление и развитие системы органов по обеспечению безопасности дорожного движения в СССР в предвоенные годы (на материалах Орловской области). Орел, 2012.

⁴ *Кудин В. А.* От полиции Российской империи к полиции Российской Федерации: два века истории // *Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России.* 2011. №2 (50). С. 4–11.

⁵ *Ставров А. П.* Развитие автомобильного транспорта в России. Челябинск, 2004.

⁶ *Соколов М. В.* АвтоНАШЕСТВИЕ на СССР. Трофейные и лендлизовские автомобили. М., 2011.

⁷ *Дьяков Ю. Л.* Развитие транспортно-дорожной сети СССР в 1941–1945 гг. М., 1997.

цессы развития городского транспортного хозяйства и автодорожной инфраструктуры различных городов в 1970-е гг.¹

В первые десятилетия XXI века были подготовлены научно-квалификационные работы Д. В. Логиновой², Е. В. Кравцовой³, А. В. Лаврентьева⁴, И. Н. Лихорадовой⁵, О. С. Сидоровой⁶, посвященные вопросам развития органов охраны дорожного движения и автодорожного хозяйства отдельных регионов.

Детальное внимание в региональной историографии в постсоветский период уделялось изучению истории транспорта, в особенности – общественного. А. В. Горшенин в своей научно-квалификационной работе выявил основные тенденции эволюции городского общественного транспорта Среднего Поволжья в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.) и в послевоенный период⁷.

Генезис транспортной инфраструктуры на территории Ульяновской области в 1930–1970 гг. рассмотрели в своем труде Н. В. Забалухина и А. Г. Пашкин⁸. Авторы выделили этапы строительства дорожной сети региона. Статистический материал о количестве транспорта в г. Ульяновске в годы Великой Отечественной войны представлен в монографии Ю. Д. Ефимова и В. И. Лосевой⁹. Роль личности в организации работ по созданию автомобильных дорог и государственного автопарка Ульяновской области в 1940–1970 гг. изложил в своих трудах о первом секретаре Ульяновского обкома КПСС А. А. Скочилове и председателе облисполкома В. П. Васильеве ульяновский историк Г. А. Демочкин¹⁰.

¹ Ваксман С. А. Автомобилизация и развитие улично-дорожной сети в городах разной крупности (1970-1980) // Социально-экономические проблемы развития транспортных систем городов и зон их влияния: матер. XI Междунар. науч.- практ. конф. Екатеринбург, 2005. С. 61-69.

² Логинова Д. В. История становления и развития автотранспортной отрасли Республики Коми: 1917-1945 гг.: автореферат дис...канд. ист. наук. Белгород, 2015.

³ Кравцова Е. В. Становление и развитие автомобильного комплекса Среднего Поволжья во второй половине 60-х – 70-е гг. XX века: автореферат дис... канд. ист. наук. Самара, 2007.

⁴ Лаврентьев А. В. Автомобильный транспорт юга Дальнего Востока СССР: 30-е-середина 80-х годов XX в. Исторический опыт дис...канд. ист. наук. Владивосток, 2001.

⁵ Лихорадова И. Н. Становление и развитие дорожного строительства на территории Воронежского края в XIX–XX веках: дис...канд. ист. наук. Воронеж, 2004.

⁶ Сидорова О. С. Госавтоинспекция Чувашской АССР в 1936–1991 годах: исторический опыт и уроки : дис...канд. ист. наук. Чебоксары, 2008.

⁷ Горшенин А. В. Городской пассажирский транспорт Среднего Поволжья в 1941–1950 гг. : дис...канд. ист. наук. Самара, 2017.

⁸ Забалухина Н. В., Пашкин А. Г. Симбирский – Ульяновский край в новейшей истории России. 1917–1991. Люди. События. Факты. Ульяновск, 2012.

⁹ Ефимов Ю. Д. Ульяновск и Ульяновская область в годы Великой Отечественной войны: (очерк-справочник) / Ю. Д. Ефимов, В. И. Лосева. Ульяновск, 1995.

¹⁰ Председатель / сост. Г. А. Демочкин. Ульяновск, 2008; Его звали Бабай / сост. Г. А. Демочкин. Ульяновск, 2006.

В 1993 г. А. В. Бармин и С. Я. Карпенко¹ подготовили юбилейную монографию, посвященную истории Ульяновского областного автотранспортного треста. Исследователям удалось в хронологическом порядке показать становление предприятия, в котором к концу 1960-х гг. находилось до 50% автомобильного парка региона, детально изучить направления совершенствования отдельных предприятий, входящих в трест, грузового, пассажирского транспорта и такси.

Постсоветский период историографии характеризуется достаточным многообразием исследуемых тем и плюрализмом оценок. Наибольший интерес у историков вызывают вопросы автомобилизации, дорожной инфраструктуры, а также деятельности Госавтоинспекция по предупреждению и пресечению дорожно-транспортных происшествий.

Анализ степени изученности проблемы позволяет говорить о том, что комплексного исследования вопроса развития автомобильного парка, сети автомобильных дорог и охраны безопасности движения на территории Ульяновской области в настоящее время не производилось.

Целью исследования является изучение исторического опыта деятельности государственных органов и общественных организаций по развитию автомобильного парка, сети автомобильных дорог и обеспечению безопасности дорожного движения на территории Ульяновской области во второй половине 1930-х – первой половине 1970-х гг.

Для достижения цели исследования были поставлены следующие **задачи**:

- изучить изменения в правовой основе деятельности ОРУД – ГАИ по пресечению преступлений на транспорте;
- обобщить данные о состоянии транспорта и дорожного строительства в стране в исследуемый период;
- проанализировать развитие сети автомобильных дорог на территории Ульяновской области во второй половине 1930-х – первой половине 1970-х гг.;
- охарактеризовать состояние транспортного парка Ульяновской области;
- выявить основные направления и результаты деятельности органов ОРУД – ГАИ по пресечению преступлений на автомобильном транспорте;
- исследовать деятельность органов исполнительной власти и общественных организаций по профилактике нарушений правил дорожного движения в рассматриваемый период.

Источниковая база исследования представлена комплексом опубликованных и неопубликованных документов и материалов.

К группе *неопубликованных* источников относятся архивные документы, извлеченные из Государственного архива Российской Федерации

¹ Бармин А. В., Карпенко С. Я. Дорога длиною в пятьдесят лет. Ульяновск, 1993.

(ГАРФ), Государственного архива Ульяновской области (ГАУО), Государственного архива новейшей истории Ульяновской области (ГАНИУО) и Самарского областного архива социально-политической истории (СОГАСПИ). К ним относятся отчеты о проведенной работе, материалы заседаний коллегии Министерства транспорта РСФСР (ГАРФ. Ф. А-398), документы исполнительных комитетов Ульяновского областного совета депутатов трудящихся (ГАУО. Ф. Р-3038), Ульяновского городского совета депутатов трудящихся (ГАУО. Ф. Р-634), где отложились сведения о планах развития народного хозяйства области и города, о благоустройстве городов и населенных пунктов, о строительстве и ремонте дорог. Статистические данные о количестве зарегистрированных преступлений на автомобильном транспорте были выявлены в фондах Ульяновского областного суда (ГАУО. Ф. Р-2409), Управления Министерства юстиции по Ульяновской области (ГАУО. Ф. Р-3027), Прокуратуры Ульяновской области (ГАУО. Ф. Р-2520). Значительный пласт документов был выявлен в ходе изучения материалов автотранспортных предприятий Ульяновской области – Ульяновского областного производственного автотранспортного предприятия «Сельхозтранс» (ГАУО. Ф. Р-2970), Ульяновской районной конторы автомобильного транспорта Куйбышевского областного управления автомобильного транспортного треста (ГАУО. Ф. Р-1907). В документах областных комитетов КПСС (ГАНИУО. Ф. 8 и СОГАСПИ. Ф. 656) отражены вопросы реализации партийно-государственной политики в сфере дорожного строительства, автомобильного транспорта, охраны безопасности дорожного движения.

Группу *опубликованных* источников можно условно разделить на несколько типов. *Первую* составляют нормативно-правовые акты, охватывающие проблематику развития автотранспортного парка, эксплуатации автомобильного транспорта, строительства и ремонта дорожной инфраструктуры, обеспечения безопасности дорожного движения¹.

Ко второй отнесены сборники статистических сведений о развитии народного хозяйства страны в целом и Ульяновской области в частности².

¹ См. напр.: Постановление ЦИК и СНК СССР № 8/371 от 3 июня 1931 г. «Об образовании Всесоюзного центрального управления шоссейных и грунтовых дорог и автотранспорта при СНК СССР // Собрание законов и распоряжений рабоче-крестьянского правительства СССР. 1931. № 35. 6 июня. Ст. 258; Положение о Наркомате автомобильного транспорта РСФСР // Об организации Народного комиссариата автомобильного транспорта. М., 1939; Постановление СНК СССР № 352 от 3 апреля 1943 г. «Об индивидуальном ученичестве шоферов» // Собрание постановлений и распоряжений Правительства СССР. 1943. № 5. 31 мая. Ст. 92; Положение о Министерстве автомобильного транспорта РСФСР и его местных органах // Собрание постановлений и распоряжений правительства РСФСР. 1948. № 11. 20 ноября. Ст. 56; и др.

² Ульяновская ордена Ленина область за 50 лет Советской власти. Ульяновск, 1967; Ступени роста. Ульяновская область за годы X пятилетки. Статистический сборник. Саратов, 1981; и др.

Третий тип составляют опубликованные правила уличного движения, инструкции и разнообразные методические рекомендации по эксплуатации транспорта.

Четвертый представлен мемуарной литературой. Так, воспоминания Нины Кривошеиной¹ послужили ценным историческим источником, наглядно иллюстрирующим состояние дорожной сети г. Ульяновска в послевоенное время.

Пятый включает периодическую печать. Выделим следующие издания: «Волжскую коммуну», «Пролетарский путь» и «Ульяновскую правду», позволившие почерпнуть сведения, связанные с историей дорожного строительства и дорожно-транспортными происшествиями в исследуемый период времени.

Таким образом, источниковая база достаточно обширна, включает в себя различные группы и типы, их использование позволило получить необходимую информацию для достижения цели и решения задач, поставленных в настоящем диссертационном исследовании.

Научная новизна диссертации. Впервые в региональной исторической практике проведено комплексное научное исследование проблемы развития автотранспортного парка, сети автомобильных дорог и деятельности государственных, партийных и общественных структур по обеспечению безопасности дорожного движения. В научный оборот введен значительный комплекс неопубликованных архивных материалов, подчеркнем, что многие документы ранее носили гриф «секретно» и «совершенно секретно», а также были ограничены в допуске.

Указанные положения соответствуют пунктам: 3. Социально-экономическая политика Российского государства и ее реализация на различных этапах его развития; 4. История взаимоотношений власти и общества, государственных органов и общественных институтов России и ее регионов; 15. Исторический опыт российских реформ Паспорта научной специальности 07.00.02 – Отечественная история.

Теоретическая и практическая значимость исследования. Результаты диссертационного исследования могут быть применены в ходе написания обобщающих монографий, научных публикаций по истории Ульяновской области и Среднего Поволжья периода 1930-х – 1970-х гг., учебных пособий, курсов лекций краеведческих дисциплин, истории силовых структур для студентов высших учебных заведений специальности «История Отечества», в общеобразовательных школах, в разработках тематических музейных экспозиций.

Методология и методы исследования представлены общенаучными методами: анализа, синтеза, индуктивный, дедуктивный, статистический и описание. К конкретно-историческим следует отнести проблемно-

¹ Кривошеина Н. Четыре трети нашей жизни. Воспоминания. М., 2017.

хронологический, сравнительно-исторический и системно-структурный методы. Вся совокупность данных практик позволила провести анализ становления и развития транспортной инфраструктуры и системы обеспечения безопасности дорожного движения. Сравнительно-исторический метод помог выявить и сравнить этапы в эволюции безопасности дорожного движения – довоенный, военный и послевоенный периоды, время применения консервативных методов (1950-е – середина 1960-х гг.), процесс перехода на современную систему обеспечения безопасности (вторая половина 1960-х – первая половина 1970-х гг.), а также сопоставить данные этапы в масштабах страны и Ульяновской области, городов и сельской местности. Благодаря проблемно-хронологическому методу удалось выделить в рамках темы отдельные главы и параграфы, изучить в исторической ретроспективе развитие дорожной инфраструктуры, транспортный парк, деятельность правоохранительных, государственных и общественных структур по профилактике и противодействию нарушениям и преступлениям на транспорте. Системно-структурный метод дал возможность представить процесс обеспечения безопасности дорожного движения как единую структуру программ и проектов, реализуемых государственными, хозяйствующими и общественными организациями на территории отдельно взятой Ульяновской области, выявить результаты ее реализации.

Положения, выносимые на защиту:

1. Период со второй половины 1930-х и до середины 1970-х гг. стал временем формирования единой концепции охраны дорожного движения, включающий: законодательство, регулирующее правила дорожного движения, эксплуатацию автомобильного транспорта, строительство и содержание дорожной инфраструктуры, а также нормативные акты, определяющие деятельность государственных, правоохранительных органов и общественных организаций по обеспечению безопасности дорожного движения.

2. Сеть автомобильных дорог Ульяновской области за период с середины 1930-х до середины 1970-х гг. проходила этап развития преимущественно с грунтовым покрытием. Одним из важных факторов распространения такого типа дорог послужила возможность осуществления строительства и ремонта дорожной инфраструктуры методом «народной стройки».

3. Со второй половины 1930-х гг. до конца 1975 г. государственный автомобильный парк Ульяновской области увеличился более чем в 20 раз. В исследуемый период автомобильный транспорт являлся, в первую очередь, составляющей государственного сектора экономики, что предопределяло подавляющую долю транспорта хозяйственного назначения.

4. Становление органов ГАИ и ОРУД на территории Ульяновской области было завершено к концу 1940-х гг. Тем не менее, в изменившейся ситуации Госавтоинспекция региона нуждалась в абсолютной модерниза-

ции. Применение консервативных методов профилактики преступлений на транспорте в Ульяновской области не оправдало себя. Динамика аварийности на дорогах региона демонстрировала увеличение на протяжении всего исследуемого периода. Изменение структуры ГАИ, разделение ее на отделы по специализации было начато в Ульяновской области только в 1974 г., в то время, как на территории страны данный процесс начался еще в конце 1960-х гг.

5. Региональный партийно-государственный аппарат в период с середины 1930-х до середины 1960-х гг. не рассматривал проблему обеспечения безопасности дорожного движения комплексно и относил ее решение к сфере ответственности правоохранительных органов. Ремонт автомобильного парка и дорожной инфраструктуры не определялись как рычаги воздействия на уровень аварийности на дорогах. Во второй половине 1960-х гг. партийно-государственные органы Ульяновской области впервые выступили координатором процесса обеспечения безопасности дорожного движения, в который были включены силовые структуры, государственные и хозяйствующие организации, а также общественные инициативные группы.

Степень достоверности и апробация результатов исследования. Достоверность результатов, полученных в ходе исследовательской деятельности, обусловлена критическим анализом и использованием отечественных научных трудов, привлечением достаточно широкого круга источников (опубликованных и неопубликованных), обладающих необходимой информацией для решения поставленных задач, с опорой на достижения современной исторической науки в области методологии.

Основные положения, отраженные в диссертационном исследовании, представлены в 10 публикациях автора, из них 3 работы – в изданиях, рекомендованных ВАК при Минобрнауки России для публикации основных научных результатов соискателя ученой степени доктора и кандидата исторических наук. Апробация результатов исследования осуществлялась диссертантом также в форме научных сообщений и докладов на всероссийских и межрегиональных конференциях.

Структура диссертации. Работа состоит из Введения, трех глав, включающих 6 параграфов, Заключение, списка использованных источников и литературы, приложений.

II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **Введении** обоснованы актуальность темы, хронологические и территориальные рамки; определены объект и предмет изучения; сформулированы цель и вытекающие из нее задачи; дана характеристика примененным в диссертации методам научного исследования и степени разработанности проблемы; выдвинуты положения, выносимые на защиту.

Первая глава «Состояние автомобильного парка, транспортной инфраструктуры и безопасности дорожного движения в СССР в 1930-е – 1970-е гг.» состоит из двух параграфов.

В первом параграфе «Дорожное строительство и автомобильный транспорт в СССР» произведен анализ процесса развития автомобильного парка и сети автодорог страны. Он позволил выявить, что в конце 1930-х гг. наряду с производством грузовых машин стала развиваться технология легкового автомобилестроения, предназначались данные автотранспортные средства для народного хозяйства страны, а их продажа населению не предусматривалась. К 1940 г. темпы производства автомобилей были снижены. В частности, в 1937 г. количество произведенных легковых автомашин составляло 18,3 тыс., а уже через три года – 5,5 тыс. Численные показатели грузовых средств снизились со 180,3 тыс. до 136,0 тыс.¹ Причиной этому послужило строительство предприятий-дублеров оборонной промышленности, что оттянуло на себя материальные и технические ресурсы государства.

Особенно серьезные потери понес автомобильный парк СССР в годы Великой Отечественной войны, мобилизации подверглось до 40% автотранспорта, задействованного в народном хозяйстве страны. Только в Куйбышевской области количество автомашин снизилось с 10 288 ед. в июле 1940 г. до 9 006 ед. в июле 1941 г.² С конца 1940-х гг. в промышленности стала наблюдаться конверсия производства, выразившаяся в увеличении количества выпускаемых легковых автомобилей. Так, за годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. было произведено всего 4 851 внедорожник ГАЗ-67 и ГАЗ-67Б, то с мая 1945 г. по июнь 1953 г. – 92 843 шт.³

Значительное увеличение выпуска автотранспорта произошло к концу 1960-х гг. В большинстве это были новые типы и модели автомобилей, в основу которых были положены, с одной стороны – удобство эксплуатации, с другой – снижение затрат при повышении производительности. Отметим, что приоритет в производстве отдавался грузовым автомобилям. Кардинально ситуация с производством автомашин изменилась к середине 1970-х гг. Несмотря на повышение темпов изготовления грузовых автомобилей, производство легковых средств передвижения превысило объем в 1 млн к 1973 г. Именно первая половина 1970-х гг. явилась переломной, в этот период времени стал резко возрастать уровень автомобилизации населения страны.

К середине 1930-х гг. автодорожная инфраструктура СССР в целом отвечала требованиям, предъявляемым господствующим гужевым транспортом. Грузовые автомобили за пределами городов и крупных трасс,

¹ Автомобильные транспортные средства. М., 1977. С. 7.

² СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 19. Д. 29. Л. 66.

³ Прочко Е. Автомобиль войны // Моделист-конструктор. 1995. № 6. С. 29–34.

имевших покрытие из щебня и гравия, испытывали серьезные трудности при передвижении. Строительство дорог с твердым асфальтобетонным покрытием, хоть и было регламентировано стандартами, но на деле оставалось провальным. Причиной являлось как отсутствие практики, так и малое количество выявленных месторождений битума, использовавшегося при производстве асфальта.

В конце 1950-х гг. в создании путей стали применять современные методы строительства, в том числе – укатку тела дороги специальной техникой – катками. Период с конца 1960-х до 1970-х гг. можно считать наиболее успешным в развитии государственного дорожного строительства в СССР. В августе 1968 г. была определена новая стратегия в развитии дорожной инфраструктуры. Впервые планирование строительных работ осуществлялось не по отдельным дорогам, а по генеральной схеме развития сети дорог общесоюзного и республиканского значения.

Таким образом, динамика роста автомобильного парка и сети автодорог страны указывают на развитие процесса автомобилизации экономики советского государства в исследуемый период. Приоритет в производстве транспортных средств отдавался технике хозяйственного назначения.

Во *втором параграфе «Развитие законодательства, регулирующего правила дорожного движения в СССР»* изложены вопросы совершенствования правовой базы. Вплоть до конца 1930-х г. дорожное движение регулировалось отдельными нормативно-правовыми актами, запрещавшими превышение допустимой скорости, создание препятствия для обгона и опасный обгон, перевозку людей в необорудованных транспортных средствах, вождение автомобиля и мотоцикла в состоянии алкогольного опьянения. В 1940 г. ГАИ РКМ НКВД СССР подготовило на основе анализа дорожно-транспортных происшествий, автодорожной инфраструктуры страны и автомобильного парка единые правила дорожного движения. Их было разрешено доработать на местах, с учетом местных особенностей. Таким образом, правила уличного движения в городах обсуждались и утверждались в городских органах исполнительной власти, с периодичностью раз в два года.

В 1941–1945 гг. были приняты новые правовые нормы, связанные с поддержанием обороноспособности страны. Так, в темное время суток автомобильному и мотоциклетному транспорту в городах запрещалось осуществлять движение без специальных чехлов для фар, обеспечивавших светомаскировку. Кроме того, во время объявления воздушной тревоги движение наземного транспорта, за исключением железнодорожного, было запрещено. Нарушение каралось наложением штрафа.

В послевоенное время развитие законодательной базы безопасности дорожного движения проводилось в основном за счет модернизации правил дорожного движения, издания республиканских правовых актов и программных документов. К примеру, 24 мая 1956 г. Постановлением Совета

Министров РСФСР № 382 «О мерах борьбы с авариями на автомобильном транспорте и городском электротранспорте» Госавтоинспекции предоставлялась возможность лишать водителей прав на управление транспортом в нетрезвом виде и запрещать движение без водительских удостоверений¹.

С середины 1950-х гг. и до первой половины 1970-х гг. к охране безопасности дорожного движения властные институты стала привлекать общественность, группы активистов, первичные организации КПСС и ВЛКСМ. Тем не менее, принимаемые меры уже к концу 1960-х гг. не оказывали ощутимого эффекта на снижение дорожно-транспортных происшествий. Органы охраны безопасности дорожного движения нуждались в технологической модернизации. Внедрение же новейших технических разработок, новых методик противодействия правонарушениям на транспорте началась в середине 1970-х гг.

Таким образом, можно выделить два периода в сфере развития законодательной базы безопасности дорожного движения. Первый охватывает временной отрезок с середины 1930-х по начало 1950-х гг. когда происходило становления и поэтапное совершенствование практик противодействия правонарушениям на транспорте. Второй включает в себя 1950-е – 1970-е гг. и характеризуется усилением мер профилактики правонарушений.

Вторая глава «Дорожное строительство и автомобильный транспорт в Ульяновской области в 1930-е – 1970-е гг.» включает в себя два параграфа.

В первом параграфе «Развитие сети автомобильных дорог на территории Ульяновской области» рассмотрен опыт строительства линий с различным покрытием. Первый крупномасштабный опыт укладки дорог на территории районов будущей Ульяновской области был осуществлен в 1930-х гг. для улучшения внутриобластного проезда в период хлебозаготовок. План строительства предусматривал ремонт уже существовавших на тот момент проселочных дорог и создание путей нового типа, которые предусматривали шпалы и дощатый настил поверх них. Строительство проводилось с привлечением всех хозяйствующих организаций, в том числе и колхозов. Однако из-за их быстрого износа и повышенной опасности для грузовых автомобилей их укладка перестала осуществляться.

Принятие решения о строительстве в г. Ульяновске крупных предприятий оборонной промышленности на Куйбышевской областной партийной конференции в 1939 г. предопределило модернизацию транспортной инфраструктуры Ульяновска. Предполагалось строительство полностью шоссированных дорог, для связывания Ульяновска с крупными научными центрами Среднего Поволжья, располагавшимися в городах Куйбышеве и Казани. Во-вторых, выделение новых территорий для промышленной за-

¹ См.: Касюлин В. В. Лишение или все-таки приостановление // Сборник научных трудов Московского нового юридического института. Вып. 7. М., 2011. С. 33.

стройки значительно расширяло границы города, что требовало увеличения путей сообщения и создания мостов. Однако реализация планов в полной мере не осуществилась из-за начавшейся войны.

В январе 1941 г. на территории региона из 8 900 км дорог с твердым покрытием было только 500 км. Отметим, что под последним понималось не только асфальтовое, но и покрытие из щебня, гравия либо шлака. Частично такое дорожное полотно имели трассы, связавшие Ульяновск с районами Татарской и Мордовской АССР, а также с г. Сызрань (дороги Ульяновск – Казань, Ульяновск – Саранск и Ульяновск – Сызрань). Около 50 км дорог с твердым покрытием приходились на областной центр. В годы Великой Отечественной войны в большинстве своем производился исключительно ремонт дорог. Только в 1944 г. было построено 200 км проселочных путей тружениками колхозов в период между посевной и уборочной кампаниями. Качество строительства и ремонта дорог, проводимых силами сельского населения региона, было довольно низким. Уже в 1945 г. 97 км дорог упомянутого типа на территории Ульяновской области областным дорожным отделом были признаны непригодными для проезда, либо не приносящими пользу народному хозяйству. Необходимых средств и техники для поддержания дорог в рабочем состоянии в 1941–1945 гг. не хватало даже в областном центре.

В военные и послевоенные годы в приоритете стояло восстановление хозяйства на территориях, подвергшихся оккупации и пострадавших от боевых действий. В 1943–1945 гг. только из г. Ульяновска для строительства Сталинграда было направлено порядка 1 200 человек, в том числе и дорожных рабочих. По сведениям Ульяновского областного дорожного отдела в 1947 г. осуществить плановый ремонт вышедших из состояния дорог с твердым покрытием не было возможности – отсутствовала необходимая техника, строительным материалом и рабочей силой дорожные службы были обеспечены лишь на 42% и 80% соответственно¹.

В 1950-е гг. территория Ульяновской области вошла в новый этап развития как крупный транспортный узел. Особую роль в этом сыграло открытие автомобильной очереди через р. Волга, которая перераспределила транспортные потоки и разгрузила дороги республиканского назначения. Это изменило как ситуацию на трассах, так и урбанистические процессы, протекавшие в регионе. В 1958–1959 гг. методом «народной стройки» было уложено почти 108 км автодорожных путей, которые обеспечили подъезды к крупным селам. Также сеть дорог была построена в левобережной части г. Ульяновска, расширив Заволжский район города до станции Верхняя Часовня.

Постановлением Совета Министров СССР от 1 октября 1966 г. «О мерах по развитию г. Ульяновска в 1966–1970 гг.»² на территории города и

¹ ГАУО. Ф. Р-3092. Оп. 1. Д. 11. Лл. 87–89.

² ГАНИУО. Ф. 8. Оп. 45. Д. 5. Л. 34.

области было предусмотрено увеличение дорожной сети с твердым покрытием на 500 км, организация автобусного сообщения Ульяновска со всеми районными центрами области, а райцентров – с крупными селами. Темпы строительства на территории Ульяновской области в последнее десятилетие исследуемого нами периода были почти одинаковыми. Каждые 5 лет в регионе дорожники прокладывали по 500 км дорог с твердым покрытием. Проселочные грунтовые почти не сооружались. К середине 1970-х гг. автодорожная сеть Ульяновской области была почти полностью сформирована и в дальнейшем не претерпела серьезных изменений.

В начале исследуемого периода дорожное строительство предполагало создание проселочных дорог и путей с деревянным настилом, что не отвечало запросам развивающейся экономики, начавшаяся укладка линий с твердым покрытием была прервана в военные годы и возобновилась только в 1950-х гг. В последующий период дорожные службы, прокладывая взамен грунтовых дорог асфальтобетонные, значительно улучшили транспортное сообщение между населенными пунктами области.

Во *втором параграфе «Характеристика автомобильного парка Ульяновской области»* исследованы вопросы состояния, технического оснащения и расширения автотранспортного парка региона. С конца 1930-х гг. и вплоть до середины 1960-х гг. на территории Ульяновской области были организованы крупные ведомственные и межведомственные автотранспортные предприятия, а также кооперативные организации. Среди них: Ульяновский транспортный трест Приволжского территориального транспортного Управления Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР (1937), Ульяновское областное управление автомобильного транспорта Народного комиссариата автомобильного транспорта РСФСР (1943), Ульяновское отделение «Союззаготтранс» (1944) Ульяновский автотрест «Сельхозтранс» (1945).

Крупное поступление техники в регион произошло в 1940 г., когда в народное хозяйство Куйбышевской области поступило почти три тысячи автомобилей, 98,4% из них составляли грузовые. На 1 января 1941 г. на территории Ульяновской области (за исключением Николаевского и Барановского районов) числилось автомобилей всех типов 3 115 единиц. Крупное количество транспорта было сосредоточено в городах Ульяновск и Мелекесс – 468 и 259 единиц соответственно, а также в районах, имеющих крупные промышленные и железнодорожные объекты: Ульяновском – 232 машины, Инзенском – 170 машин, Барышском – 202 машины. Более 100 машин числилось в Сенгилеевском, Тереньгульском, Ново-Малыклинском, Майнском, Тагайском, Кузоватовском, Николо-Черемшанском и Старомайнском районах¹. Несмотря на значительные цифры, техническое состояние транспорта в области оставляло желать лучшего, а возрастающие

¹ СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 19. Д. 28. Лл. 95, 96, 97.

объемы производства как промышленных, так и сельскохозяйственных продуктов требовали большего количества транспортных единиц и увеличения скорости перевозки.

В годы Великой Отечественной войны в Ульяновской области вопросы транспорта стояли особенно остро как и в связи с мобилизацией транспортных средств на фронт, так и по техническому состоянию. К осени 1941 г. в каждом районе осталось небольшое количество машин, пригодных к эксплуатации. Так, в Сурском районе на строительство оборонительного рубежа в ноябре 1941 г. из плана в 12 автомобилей было мобилизовано всего 6, вследствие того, что остальные были разобраны на запасные части вплоть до рамы¹.

В послевоенные годы проблема нехватки легкового автомобильного транспорта ощущалась даже в областном комитете ВКП(б). Что касается грузовых автомобилей, то согласно данным Управления милиции УМГБ по Ульяновской области на 1 января 1951 г., на территории области таковых находилось 4 462 единицы, из них могли эксплуатироваться 3 257, а соответствовали требованиям технического контроля и безопасности передвижения только 2 653. Таким образом, почти 30% грузового автомобильного парка народного хозяйства, органов исполнительной власти и общественных структур Ульяновской области не могли быть использованы по своему прямому назначению.

Несмотря на наличие проблем в послевоенный период автомобильный парк в Ульяновской области постепенно расширялся. Так, с 1945 г. по 1966 г. общее количество автомобилей всех видов в области возросло в 10,8 раза, в том числе грузовых – в 8,1 раза, легковых – в 21 раз, автобусов – в 30 раз. Наметился и значительный рост автомобилей частного владения. В 1950 г. личный транспорт был зарегистрирован у 45 человек, а в 1966 г. – 2362 владельцев². К концу исследуемого периода ситуация еще в большей степени улучшилась. Только в колхозах и совхозах области к 1975 г. насчитывалось порядка 9,7 тыс. грузовых автомобилей, а общая численность автомобилей в Ульяновской области составила 29 217 единиц³.

Таким образом, развитие инфраструктуры автодорог и автомобильного парка Ульяновской области проходило в тесной взаимосвязи. Ускоренная автомобилизация народного хозяйства началась в предвоенные годы, что было вызвано строительством крупных промышленных предприятий в Ульяновске, но начавшаяся Великая Отечественная война 1941–1945 гг. нанесла серьезный урон автотранспортному цеху. Экономический рост в послевоенные десятилетия привел к изменению ситуации в регионе, почти в полной мере были обеспечены транспортом промышленные и сельскохо-

¹ ГАНИУО. Ф. 42. Оп. 1. Д. 563. Лл. 2, 14, 43.

² Ульяновская область ордена Ленина за 50 лет советской власти. Статистический сборник. Ульяновск, 1967. С. 125–126.

³ ГАНИУО. Ф. 8. 53. Д. 1. Л. 127; Оп. 62. Д. 174. Л. 1.

зяйственные организации, а жители стали приобретать автомашины в личную собственность.

В третьей главе «Охрана безопасности дорожного движения в Ульяновской области в середине 1930-х – начале 1970-х гг.» выделено два параграфа.

В первом параграфе «Обеспечение безопасности дорожного движения» установлено, что становление органов Госавтоинспекции и охраны дорожного движения на территории Ульяновской области растянулось почти на 15 лет и было завершено только к концу 1940-х гг. К январю 1941 г. в органе РКМ НКВД по г. Ульяновску числился 1 госавтоинспектор, а в группе регулирования уличного движения работало 3 человека. Так как Ульяновск не относился к городам с интенсивным типом движения, в довоенное время УНКВД по Куйбышевской области считало нецелесообразным увеличение штатов служб ГАИ и ОРУД.

Несмотря на присутствие в структуре органов НКВД отделов Госавтоинспекции и регулирования движения, расследование автомобильных аварий зачастую осуществляли работники милиции. Вплоть до конца 1940-х гг. дорожно-транспортные происшествия на территории Ульяновской области были единичны. В послевоенные годы увеличение количества транспорта на улицах областного центра сказалось на росте числа аварий. Патрулирование улиц на территории Ульяновской области в исследуемый период отмечалось с конца 1940-х гг. Служба постовых милиционеров, следивших за соблюдением Правил дорожного движения, появилась в Ульяновске и Мелекесе в начале 1950-х гг.

В 1930-е – 1950-е гг. основной задачей государственной автомобильной инспекции было проведение технического осмотра транспортных средств. Учитывая то количество кадров, которым располагали органы внутренних дел, осуществление техосмотра занимало почти все рабочее время автоинспекторов. Осмотр состояния парка, гаражей и мастерских сотрудники Госавтоинспекции осуществляли на местах. В предвоенный период технический осмотр должен был осуществляться один раз в шесть месяцев. Результатом процедуры являлось разрешение на эксплуатацию автомобиля.

1960-е – начало 1970-х гг. явилось тем периодом, когда вопрос о противодействии росту дорожно-транспортных происшествий был особо актуален. Ежегодно количество аварий увеличивалось, а все применявшиеся меры не приносили результата. Партийно-государственный аппарат нашел решение проблемы в реформе силовых структур и увеличении штатной численности сотрудников ГАИ. В первую очередь, службы государственной автомобильной инспекции и регулирования уличного движения были объединены в один общий институт.

Институт Госавтоинспекции являлся важнейшим надзорным органом в деле обеспечения безопасности дорожного движения, осуществлял кон-

троль над передвижением транспортных средств, занимался предупреждением аварийности на транспорте.

Во втором параграфе «Пресечение и профилактика нарушений ПДД, эксплуатации транспорта и дорожной системы» проведено исследование деятельности партийно-государственного аппарата по предупреждению дорожно-транспортных происшествий на территории Ульяновской области. В период с 1930-х до начала 1950-х гг. партийные органы и институты исполнительной власти рассматривали лишь отдельные аспекты обеспечения безопасности дорожного движения, комплексный подход, как таковой, отсутствовал. Органы исполнительной власти ведали вопросами утверждения правил уличного движения. Разработка и утверждение новых правил осуществлялось на основании типовых документов. К примеру, «Правила дорожного движения по улицам и дорогам Союза ССР» 1940 г. послужили образцом для подготовки правового акта, регулирующего дорожное движение в 1940 – 1945 гг. Помимо стандартных пунктов о скоростном режиме и маневрах, правила возлагали ответственность за техническое состояние автомобиля на водителя. Последние правила уличного движения, разработанные на основе типовых документов, утверждались Ульяновским горсоветом 7 февраля 1961 г. Аналогичные правила были приняты в городах и районах области. В 1965 г. для всей территории государства вводились единые правила дорожного движения, а в сферу ответственности местных советов был отнесен лишь вопрос ограничения скоростного режима.

В начале 1960-х гг. партийно-государственный аппарат Ульяновской области по распоряжению центральных организаций силовых структур приступил к формированию агитационных мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения. Кроме того, была начата важная работа по вовлечению общественности в дело обеспечения соблюдения правил уличного движения и эксплуатации транспорта. Отделами ГАИ и органами милиции было подобрано необходимое число общественных инспекторов и организована их работа по борьбе с нарушителями правил безопасности движения. Ими проводился осмотр личного транспорта и проверка знаний правил движения у его владельцев.

Большая работа стала проводиться по вовлечению в дело охраны безопасности дорожного движения региональных средств массовой информации. С февраля 1974 г. ежедневно по городскому радио и один раз в неделю по телевидению проводилось информирование населения региона об аварийности на транспорте с указанием конкретных причин и последствий дорожно-транспортных происшествий и лиц, по вине которых они произошли.

Таким образом, невысокая эффективность работы Госавтоинспекции в деле предупреждения аварийности на транспорте и профилактики нарушений Правил дорожного движения вынудила партийно-государственные

органы заниматься вопросами снижения количества дорожно-транспортных происшествий.

В **Заключении** подведены итоги исследования и сформулированы основные выводы.

В исследуемый период автомобильная транспортная система и дорожная инфраструктура страны и региона проходила период становления. Сеть автомобильных дорог Ульяновской области сложилась к началу 1940-х гг., при этом только 500 км имели твердое покрытие. Основной задачей специальных служб в 1950-х гг. было поддержание в проезжем состоянии дорожной инфраструктуры, что далеко не всегда удавалось ввиду малочисленности штата. В 1960–70-х гг. стало наблюдаться увеличение протяженности автодорог с твердым покрытием. Несмотря на наличие различных проблем автомобильный парк в Ульяновской области постепенно расширялся и достиг почти 30 тыс. единиц к 1975 г.

Охрана безопасности дорожного движения изначально была возложена на органы охраны правопорядка. Партийно-государственный аппарат региона вплоть до конца 1960-х гг. не занимался серьезно данным вопросом, а лишь обращал внимание на косвенные моменты снижения аварийности в виде поддержания в надлежащем техническом состоянии автотранспортного парка и дорожной инфраструктуры. В то же время, в силу своей малочисленности органы Госавтоинспекции и ОРУД даже после объединения не имели возможности оказывать должное противодействие нарушениям ПДД и эксплуатации транспорта и ограничивались лишь профилактическими мероприятиями. Начавшаяся модернизация центральных органов ГАИ в конце 1960-х гг. практически не затронула региональное подразделение за исключением увеличения штатной численности сотрудников.

**Основные положения диссертации
отражены в следующих публикациях автора:**

*Статьи, опубликованные в ведущих рецензируемых научных журналах,
определенных ВАК при Минобрнауки России*

1. Новиков, В. С. Развитие законодательства регламентирующего дорожное движение в период от «Отделения регулирования уличного движения» (ОРУД) до «Государственной автомобильной инспекции» (ГАИ) / В. С. Новиков, Р. А. Мухамедов // Вестник Екатеринбургского института. – 2017. – № 1 (37). – С. 48–52 (0,35 / 0,25 п.л.).

2. Новиков, В. С. Организационная структура рабоче-крестьянской милиции при СНК РСФСР в первое десятилетие советской власти / В. С. Новиков, Л. А. Шайпак // Вестник Екатеринбургского института. – 2017. – № 3 (39). – С. 61–64 (0,31 / 0,21 п.л.).

3. Новиков, В. С. Правила дорожного движения и уголовная преступность на транспорте в Среднем Поволжье в начальный период Великой Отечественной войны / В. С. Новиков // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. – 2018. – Т. 20. - № 3-1 (83). – С. 127–130 (0,31 п.л.).

Статьи, опубликованные в других научных изданиях

4. Новиков, В. С. Деятельность Госавтоинспекции на начальном этапе Великой Отечественной Войны / В. С. Новиков // Российская деревня : социально-экономическая история и современность : сб. ст. VI всерос. (XIV межрегион.) конф. историков-аграрников Среднего Поволжья. – Ульяновск : Изд-во Ульян. гос. пед. ун-та. 2016. – С. 294–296 (0,29 п.л.).

5. Новиков, В. С. Автомобильный патруль – одна из форм несения дорожно-патрульной службы / В. С. Новиков // Сб. науч. ст. кафедры истории УлГПУ им. И.Н. Ульянова / Под общ. ред. Р. А. Мухамедова. – Ульяновск : УлГПУ, 2016. – Вып. 2. – С. 114–117 (0,32 п.л.).

6. Новиков, В. С. Государственная автомобильная инспекция РСФСР : первые шаги и проблемы / В. С. Новиков // Сб. науч. ст. кафедры истории УлГПУ им. И.Н. Ульянова / Под общ. ред. Р. А. Мухамедова. – Ульяновск : УлГПУ, 2016. – Вып. 2. – С. 117–124 (0,45 п.л.).

7. Новиков, В. С. Совершенствование организационной структуры советской милиции и улучшение ее деятельности / В. С. Новиков // История и культура Поволжья глазами молодых ученых России : материалы регион. науч.-практ. конф. (Ульяновск, 18-20 октября 2017 г.). – Ульяновск : Изд-во Ульян. гос. пед. ун-та. 2017. – С. 99-108 (0,7 п.л.).

8. Новиков, В. С. Становление и формирование из структурных подразделений органов внутренних дел РСФСР – автодорожной инспекции / В. С. Новиков // Сб. науч. ст. кафедры истории УлГПУ им. И.Н. Ульянова / Под общ. ред. Р. А. Мухамедова. – Ульяновск : УлГПУ, 2017. – Вып. 3. – С. 126–131 (0,39 п.л.).

9. Новиков, В. С. Социально-экономическое положение Ульяновской области в 1950-1970-е гг. / В. С. Новиков // Сб. науч. ст. кафедры истории УлГПУ им. И.Н. Ульянова / Под общ. ред. Р. А. Мухамедова. – Ульяновск : УлГПУ, 2018. – Вып. 4. – С. 90–94 (0,36 п.л.).

10. Новиков, В. С. Деятельность партийных и советских органов по решению проблемы безопасности дорожного движения / В. С. Новиков // История Поволжья сквозь призму истории России : материалы всерос. науч. конф. (Ульяновск, 23 ноября 2018 г.). – Ульяновск: Изд-во Ульян. гос. пед. ун-та. 2019. – Т. 1. – С. 165–169 (0,35 п.л.).

Новиков Владимир Сергеевич

**ИСТОРИЧЕСКИЙ ОПЫТ РАЗВИТИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО
ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВО ВТОРОЙ
ПОЛОВИНЕ 1930-х – НАЧАЛЕ 1970-х гг.: НА МАТЕРИАЛАХ
УЛЬЯНОВСКОЙ ОБЛАСТИ**

Специальность 07.00.02 – Отечественная история

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата исторических наук

Подписано в печать 19.11.2020.
Формат 60х90/16. Усл. печ. л. 1,32
Тираж 100 экз. Заказ 116

Отпечатано с оригинал-макета в типографии
ИП Ходулин Артем Николаевич
432025, г. Ульяновск ул. Маяковского д. 25/39.