УДК 94(477):656.13
UDC 94(477):656.13

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ТА ВИКОРИСТАННЯ АВТОПАРКУ УРСР У 1950-Х РР.

Горбань А.В., кандидат історичних наук, Київська державна академія водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного, Київ, Україна

THE FEATURES OF THE DEVELOPMENT AND USING FLEET OF USSR 1950 GG.

Gorban A.V., PhD., Kyiv State Maritime Academy after hetman Petro Konashevich-Sahaydachniy, Kyiv, Ukraine

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АВТОПАРКА УССР В 1950-Х ГГ.

Горбань А.В., кандидат исторических наук, Киевская государственная академия водного транспорта имени гетмана Петра Конашевича-Сагайдачного, Киев, Украина

Постановка проблеми. Після періоду інтенсивної відбудови шляхів сполучення, зруйнованих у роки війни в 1950-ті рр., продовжилася робота щодо розбудови транспортного комплексу республіки. Цей період якісно відрізнявся тим, що найбільша увага приділялася розвитку мережі удосконалених автомобільних шляхів сполучення. Для цього періоду був характерний стрімкий розвиток саме автомобільного транспорту: темпи приросту обсягів автомобільних перевезень почали випереджати темпи приросту залізничних перевезень. Укрупнення автомобільних господарств, розвиток перевезень переважно та за рахунок автогосподарств загального користування, організація централізованої доставки вантажів, відкриття регулярних міжміських ліній з перевезення вантажів – ось далеко не вичерпний перелік основних організаційно-технічних заходів, які сприяли підвищенню інтенсивності використання автомобільного парку та розвитку галузі в цілому. Однак, поряд з цим, ефективне функціонування галузі стримував ряд негативних факторів, які суттєво гальмували повноцінне використання наявного потенціалу транспорту.

Виклад основного матеріалу. Процес удосконалення технічних засобів, насамперед рухомого складу автотранспорту, розпочався вже в перші повоєнні роки. Цьому сприяла досить ефективно проведена конверсія промислових підприємств, які в роки війни випускали рухому техніку військового призначення. Завдяки збільшенню надходження в народне господарство нових автомобілів вітчизняного виробництва в складі автомобільного парку республіки доволі швидко й суттєво (на 70%) зменшилася кількість іномарок та застарілих автомобілів, що суттєво сприяло покращенню технічного стану та складу вантажного автомобільного транспорту [3,237].

Автомобільні заводи освоїли серійний випуск кількох нових типів машин підвищеної вантажопідйомності, призначених для використання на будівництві, у видобувній промисловості. Завдяки цьому структура автомобільного парку України стала більш різноманітною, (насамперед самоскиди), а отже, ефективнішою в ході виробничої експлуатації [2,35].

Збільшилася як загальна кількість, так і різновиди спеціалізованих автомобілів, удосконалювалося їх оснащення, зростав рівень механізації трудомістких вантажно-розвантажувальних робіт при транспортуванні вантажів. Завдяки новій техніці із середини 50-х років при вивезенні сільськогосподарських вантажів почали широко застосовуватися автопричепи. Це забезпечило підвищення продуктивності автомобілів. Так, на відповідній місцевості без складних підйомів, при вивозці цукрових буряків на полях Київщини, Вінниччини, Хмельниччини, Черкащини, нові автомобілі ЗІС-150, нерідко тягли по два причепи. За ініціативою водіїв Войтовецької автоколони Хмельницького автотресту вже в 1953 р. на перевезеннях цукрового буряку вперше почали застовувати розвантажувальні автоскребки. За їх допомогою автомобіль розвантажувався за 3-4 хвилини, у той час як при ручному способі розвантаження за участі 2-3 чоловік цей процес тривав 40-50 хвилин. У 1956 р. автоскребки широко застосовували вже в Тернопільському, Львівському, Черкаському, Кіровоградському, Сумському, Полтавському, Київському облавтотрестах. Всього ж працювало – 2200 спеціалізованих автомобілів. Завдяки їх використанню число вантажників скоротилося на 9 тис. чол. [1,23].

Оснащення автогосподарств республіки новою технікою та зростання комплексної механізації всіх робіт суттєво сприяли підвищенню ефективності та експлуатації автомобілів [1,24]. Як наслідок, знизилася й собівартість автотранспортних перевезень. Так, собівартість перевезень у 1950 р. складала 1 крб. за т/км [4,5]. А в 1957 р. собівартість на автотранспорті в цілому знизилася вже до 59 коп., а автотранспортом загального користування навіть до 43,6 коп. [5,145].

Проте, незважаючи на суттєві досягнення, нерідко плани зі зниження собівартості вантажних перевезень не виконувалися повністю. Так, у 1955 р. собівартість т/км (автотранспортом загального користування) склала 48,4 коп. при плані 47,53. Половина автогосподарств не виконували планів прибутків, через що щорічно втрачалося понад 56 млн. крб. [3,115-116].

Отже, використання наявного автопарку поряд із досягненнями характеризувалося й рядом недоліків. Однією із причин цього було те, що склад парку машин був все ще недостатньо різноманітним. Багато років він поповнювався майже виключно машинами універсального призначення, в той же час економічно значно більш вигідним було нарощення спеціалізації автомобільного транспорту. Те ж і щодо вантажопідйомності. Переважна більшість автомобілів припадала на універсальні машини середньої вантажопідйомності [2,35]. У складі автопарку було надто мало машин великої вантажопідйомності, яких все більше не вистачало на чисельних будівництвах гідростанцій, рудників, великих металургійних підприємств. Гостро не вистачало й спеціалізованих машин для міжміських перевезень продовольчих товарів. Особливо гостро відчувалася нестача автомобілів, обладнаних спеціалізованими термічними кузовами. А таких економічно високоефективних видів рухомого складу, як: трьохосні транспортні автомобілі, сидельні тягачі, причепи, напівпричепи для автопоїздів великої вантажопідйомності – у складі автопарку майже зовсім не було. Навіть на початку 1960 рр. вони складали лише 4 % всього автопарку (по СРСР) [2,35].

Водночас дуже низьким був і відсоток машин малої вантажопідйомності – 3 %, використання яких для перевезень дрібних партій було значно більш економічним, ніж універсальних [2,35].

Значну проблему становило й технічне обслуговування автопарку, оскільки навіть нові автомобілі нерідко мали заводські дефекти, не кажучи вже про ті, які експлуатувалися з років війни. Так, у листі секретаря парторганізації Львівської АТК до ЦК Компартії України йшла мова про те, що в 1951 р. підприємство отримало 10 машин, які мали суттєві дефекти. Їх довелося довго, до півроку, ремонтувати, адже потрібно було довозити запчастини на майже нові машини, а інколи навіть іти на їх комплектацію зношеними агрегатами та деталями [6,37-38].

Нераціональним був і сам процес розподілу автомобілів по автогосподарствах України. До того ж заплановане на 1950 – 1955 роки п’ятирічне завдання з укрупнення автогосподарств через відомчу неузгодженість так і не було виконано [3,248]. У народному господарстві в 1955 р. зберігався дуже значний відсоток дрібних автопідприємств, які мали до 10 машин – 87,4 % у порівнянні з 89,1 % в 1950 р. [3,237].

З цього приводу Міністр держконтролю Української РСР К. Караваєв у листі до Голови Ради Міністрів Української РСР у травні 1956 р писав, що неодноразові перевірки показали, що навіть в обласних центрах значна частина автомашин залишається розпорошеною по багатьох дрібних відомчих автогосподарствах, де вони використовуються не дуже раціонально. Це призводило до того, що в цілому по республіці пересічна собівартість вантажних перевезень була набагато вищою собівартості перевезень транспортом загального користування [3,158]. Так, у м. Одесі 1470 вантажних автомашин або 38,3 % до загальної кількості автомашин не загального користування (тобто машини, які були в складі відомчих автогосподарств) були розкидані по дрібних господарствах, що мали до 10 машин [3,159].

Ще не менш відрадною була ситуація в столичній, – Київській області. З цього приводу в спеціальній постанові Київського обкому КП України “Про заходи по покращенню роботи вантажного автомобільного транспорту Київської області та м. Києва” вказувалося, що більша частина автомобілів зосереджена по дрібних економічно нерентабельних автомобільних господарствах. Так, кількість автогосподарств з чисельністю від 1 до 5 автомобілів становила 1333. У них нараховувалося всього 2532 автомобілі [4,5]. З огляду на такий неприваблівий стан справ було прийнято рішення невідкладно укрупнити дрібні, відомчі автомобільні господарства, організувавши для цього територіальні госпрозрахункові автотранспортні господарства [4,5].

Як зазначалося в інформації Міністра держконтролю К. Караваєва на адресу ЦК Компартії “Про серйозні недоліки у використанні вантажного автопарку у автогосподарствах Міністерства автомобільного транспорту та шосейних доріг УРСР” в той час, як в ряді автотрестів фактична наявність вантажних автомобілів перевищувала планову більше ніж удвічі, план вантажоперевезень

встановлювався виходячи із значно меншої кількості автомобілів у господарствах, як це навіть передбачалося плановими показниками. Але і за цих обставин у 1953 р. план вантажних перевезень не був виконаний по 31 міністерству і відомству республіки, так само як і з перевезення окремих важливих видів вантажів: палива, будматеріалів, лісоматеріалів, сировини, готової продукції. Однією із головних причин цього була бюрократична плутанина та адміністративна заангажованість, які доповнювалися низьким технічним станом автопарку та відсутністю дієвих стимулів боротьби за економію палива, що призводило до значних його перевитрат.

Так, по Проскурівській автотранспортній конторі за 9 місяців 1953 р. перевитрата бензину склала 20665 л. Це було наслідком того, що в цей період із загальної кількості 9429 машиноднів роботи, автомобільні бази працювали з перевитратою бензину 3023 машиноднів або 32,1 % [7,53].

Подібна ситуація склалася по Київському спеціалізованому будівельно-монтажному управлінню тресту «Укрмеліоторбуд». Тут у 1952 р. перевитрати паливно-мастильних матеріалів становили 3500 л. Це пояснювалося складними умовами роботи автопарку на внутрішньо-будівельних перевезеннях, власне, в умовах без нормальних шляхів, будівельних майданчиків, зношеністю автомобілів та низькою кваліфікацією водійського складу [8,102]. До того ж внутрішньо-будівельні перевезення на короткі відстані займали велику питому вагу в загальних обсягах автоперевезень, що значною мірою знижувало коефіцієнт використання парку. При плані 0,58, він фактично становив лише – 0,36 [8,103].

В цілому ж низька продуктивність роботи вантажного парку визначалася ще кількома факторами: значні невиробничі простої вантажного автотранспорту під час вантажних операцій, порожні пробіги, використання автомобілів не за призначенням. Так, наприклад, на Кашперовському цукровому заводі вантажна машина була виділена для роз'їздів агронома, була неналежна тривалість робочого дня, а нерідко і взагалі простої через відсутність роботи. Інколи через відомчу розпорошеність цей показник взагалі набував просто загрозливих обсягів. Так, у 1955 році в цілому по республіці простої автомобілів становили 40,5 % з виділеного їм часу [3,245].

Давалися взнаки й інші чинники. Так, у 1953 р. вантажний парк трестів Ворошиловградської області простояв в очікуванні ремонту – 14,8 %, через бездоріжжя – 4,9 %, з технічних поломок на лінії – 4,1 %, через погану організацію вантажно-розвантажувальних робіт – 10,4 %, через невиконання продовження робочого дня – 10,6 %. В цілому загальні втрати робочого часу по автотрестах області склали 39,7 % [9,148]. Те ж саме спостерігалося й на автопідприємствах Станіславської області, де простої вантажних автомобілів у 1955 р. складали 42 % [4,56].

Таблиця 1 – Ефективність використання автомобільного транспорту Української РСР (1950 – 1957 рр.)

	1950	1955	1956	1957
Коефіцієнт використання автомобілів (% автомобілів, які працювали) загального користування МАТШД	56,3	61	59,3	59,7
Автобусів	66,4	74	72,5	72,2
Вантажних таксомоторів	67,4	78,2	75,7	74,5
Коефіцієнт використання пробігу вантажних автомобілів (пробіг з вантажем в % до загального пробігу автомобілів загального користування)	57,2	54,1	53,8	53,9

[6,144]

Як свідчать матеріали вищенаведеної таблиці, в цілому картина з використанням автотранспорту була не надто відрадною. Якщо щодо автобусів спостерігалася, хоч і не надто вражаюча, проте все ж позитивна динаміка, то такий важливий показник, як коефіцієнт використання автомобілів практично «тупцював на місті», холості пробіги взагалі мали сталу тенденцію до зростання.

Про поширеність недоліків у роботі свідчить і наступне. Так, у Житомирському облавтотресті в тому ж 1955 р. простої автомашин на ремонтах були в 2,6 рази більше у порівнянні з нормативними і складали 101,4 тис. машино-днів або 21,4 % до загальної кількості машино-днів, відпрацьованих у господарстві. Основною причиною такого стану речей і була насамперед незадовільна робота ремонтної служби [3,115-116].

В цьому контексті слід зазначити, що авторемонтна база потужності, якою забезпечували автопарк республіки капремонтами, поступово зміцнювалась. Так станом на 1950 р. її потужності зросли у порівнянні з 1949 р. на 10,8 %, а у порівнянні з довоєнним 1940 р. навіть на 62,4 % [10,64].

Для покращення ремонтного забезпечення у 1950-х рр. було створено спеціалізований трест "Укравтообслуговування", у відання якого було передано всі шиноремонтні заводи. Паралельно існував трест "Укравторемонт" [1,57]. Загалом на початку 1950-х рр. у системі Міністерства автомобільного транспорту Української РСР нараховувалося 29 спеціалізованих підприємств, які займалися виключно капремонтом автомобілів, у тому числі: 4 авторемонтні заводи і 2 авторемонтні майстерні з капремонту двигунів; 6 авторемонтних заводів і 4 авторемонтні майстерні загального ремонту автопокришок; 4 шиноремонтні заводи з виробництва компримірованого газу та 1 завод "Автогазапарат" з виготовлення газової апаратури високого тиску [11,2].

Здійснювалися доволі енергійні заходи з розширення виробничих потужностей Сімферопольського авторемонтного заводу, Криворізької та Артемівської авторемонтних майстерень. Завдяки цьому протягом 1951 – 1955 років щорічно ремонтувалося автомашин більше на 80 %, ніж в 1949 – 1950 роках [3,57-59]. У 1950 р. у республіці було започатковано створення станції технічного обслуговування безпосередньо на основних автомагістралях. Перші такі станції «швидкої допомоги» були відкриті на щойно спорудженій магістралі в республіці – Харків-Сімферополь у селищі Зелений Гай на Харківщині та на околиці Сімферополя [1,55].

Слід наголосити, що на авторемонтних та шиноремонтних заводах міністерства в цілому панувала творча атмосфера. Багато новаторів виробництва освоювали передові методи праці, значно перевищували норми виробітку, покращували технологію, підвищували якість ремонтів. Чудовими спеціалістами зарекомендували себе раціоналізатори С. Нікітін – автоелектрик Першого Київського авторемзаводу, Б. Міхєєв – токар Дніпропетровського авторемзаводу, М. Семенюк – оператор Київського шиноремонтного заводу. Вони при високій якості продукції систематично виконували норми виробітку понад 200 % [12,7].

Працюючи переважно на старих ще фронтової доби машинах, переважно в умовах бездоріжжя, самовідданими показали себе водії. Про це промовисто свідчить вже той факт, що у автогосподарствах Міністерства автотранспорту Української РСР понад 67 % водійського складу брало активну участь у змаганні за перевиконання норм міжремонтного пробігу автомобіля. Так, у 1952 р. у вкрай неналежних умовах 824 водії не просто виконали, але й значно перевиконали свої особисті зобов'язання з подовження міжремонтних пробігів автомобілів. Завдяки цьому було зекономлено коштів, які мали піти на ремонт, на суму понад 3,6 млн. крб. Слід зазначити, що їх самовіддана праця була достойно винагороджена. Учасникам змагань було виплачено премій на суму 463 тис. крб. [12,7].

Слід зазначити, що в перше повоєнне п'ятиріччя дуже гостро постало питання ремонту автомобілів. Проте недостатній розвиток ремонтної бази автомобільного транспорту залишався на той час значною проблемою, яка буквально лихоманила галузь. Наявні потужності авторемонтних заводів та майстерень не задовольняли потреб. Та й сама якість ремонту автомобілів, який часто проводився в примітивних умовах, була низькою, а терміни ремонту були надто тривалими. В цілому розвиток ремонтної бази галузі значно відставав від потреб [4,5].

Про гостроту ситуації свідчить лист, який надіслав до особового сектору ЦК КПУ інструктор промислово-транспортного відділу ЦК Компартії України О. Трошин. Він, зокрема, вказував, що при перевірці МВС УРСР технічного стану автотранспорту республіки виявлені значні недоліки в організації експлуатації, а особливо ремонту машин [13,1].

Це призводило до того, що кількість несправних машин в цілому по Україні постійно зростала [10,64]. На 1 січня 1951 р. – загальна кількість несправних машин становила 21,8 % від загальної кількості, в тому числі вантажних – 22,3 %. Водночас у капітальному та середньому ремонті становила – 43,7 %. Як наслідок, простої автомашин через їх несправність досягали небувалих розмірів. Так, по механічному заводу Главхлібу (Київ) за 1950 р. простої склали 72 % у відношенні до всього бюджету часу знаходження машин у господарстві. Велику нестачу в авторемонтній базі відчували західні області України, де наявні заводи здійснювали лише ремонт моторів [10,71]. Через відсутність в цих областях авторемонтних заводів та нестачу необхідних потужностей для середнього ремонту автомобілі для капітального ремонту направлялися на заводи Києва, Сімферополя, Харкова, що призводило до нераціональних витрат значних коштів [4,53].

Про реальний стан справ свідчить ситуація, яка склалася в 1 господарстві Київського СМУ тресту «Укрелеваторбуд». У 1954 р. тут нараховувалося 34 вантажні автомашини. При цьому коефіцієнт використання парку замість 0,60 складав лише 0,41. Більшість машин, незважаючи на великий пробіг, "стояли і чекали капремонту" з 1950-1952 рр. Причиною цього було не те, що керівництво СМУ не приділяло належної уваги роботі ремонтної служби. Основною причиною була хронічна незабезпеченість запчастинами. Давала про себе знати й бюрократична обмеженість. Так, не

маючи нарядів на капремонт від Головбуду, керівництво СМУ змушене було йти на всілякі «викрутаси» аби здати в кінцевому разі державну автомашину в капремонт на державний же авторемзавод. Саме завдяки всіляким хитромудрим бюрократичним викрутасам у 1954 р. було здано-таки в ремонт 9 автомашин. Однак, на 1 січня 1955 р. з ремонту було забрано лише 4, тобто менше половину [14,101].

Особливо складним було становище з ремонтом автомобілів колгоспів, автопарк яких складав 12,4 % загальної кількості вантажівок в республіці. Ремонти тут проводилися власними силами, практично кустарним способом, до того ж при хронічній відсутності запчастин, які доводилося вишукувати самими немислимими при нормальній роботі засобами. Тому не дивно, що такі ремонти здебільшого були неякісні та затратні [4,53].

Та й у більшості господарств облавтотрестів запобіжна система обслуговування автомашин фактично була підмінена поточними ремонтами за заявками водіїв, а самі ремонтні бригади не мали належного обладнання пристроїв та інструментів [3,115-116].

В цілому наявні потужності авторемонтних заводів республіки могли забезпечувати капітальним і середнім ремонтом лише 21,6 % від загальної потреби в ремонті. Їх пропускна здатність на 1 січня 1951 р становила 5070 капремонтів автомобілів та 6020 капремонтів моторів [10,71].

У зв’язку з цим цілком логічно виглядала неодноразова пропозиція уряду республіки про передачу 2 авторемонтних заводів (Оріхівського на Запоріжжі та ім. Дергачова на Дніпропетровщині) у республіканське підпорядкування, але це питання так і залишалося не вирішеним [3,57-59].

Як неодноразово зазначав міністр автотранспорту Української РСР І. Хабло, навіть авторемонтні заводи міністерства, які проводили планові ремонти, вкрай незадовільно забезпечувалися такими запасними частинам, як: рама, лонжерон, траверси, радіатори, раструб, кардан, передня вісь, що систематично призводило до затримання випуску капремонту автомобілів, у тому числі призначених для збиральної кампанії зернових та цукрових буряків [9,38].

Гостро давали про себе знати й інші негативні чинники. Так, за висновками заступника міністра державного контролю УРСР О. Стоянцева в цілому по Міністерству автомобільного транспорту республіки у 1955 р. 7,3 % цілком справного рухомого складу тривалий час простоювало виключно через відсутність автопокришок і бензину. Слід при цьому зазначити однак і те, що недотримання правил експлуатації автошин та незадовільна організація ремонту автогуми часто призводили до їх передчасного зношення та перевитрат пального [3,119].

Відсталість авторемонтної бази хронічно давала про себе знати і неналагодженістю завершеного технологічного процесу [11,2]. Це часто призводило до необхідності відправлення автомашин на ремонт та реконструкцію за межі республіки. Так, у 1955 р 427 автомобілів та 135 агрегатів було відправлено для ремонту за межі республіки [3,240].

Висновки. Протягом 1950-х рр. поступово тривало технічне удосконалення автомобільного транспорту Української РСР. Проте, зберігались і такі негативні моменти у його розвитку, як поповнення, переважно за рахунок універсальних машин, тоді як раціональна, економічно обґрунтована робота автотранспорту потребувала спеціалізації транспортних засобів. Неефективно здійснювався й організаційний розподіл автомобілів. Більша їх частина знаходилася в складі дрібних економічно завідомо нерентабельних автогосподарств. Ефективному використанню автотранспортних засобів заважав і їх низький технічний стан, який у свою чергу був наслідком відсталості авторемонтної бази. Негативно позначалися й часті простої, спричинені бюрократичною нерозпорядливістю, та хронічні недоліки в організації вантажно-розвантажувальних робіт.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Братченко И.И. Автомобильный транспорт и дорожное хозяйство Украинской ССР. / И. И. Братченко. – К. : Реклама, 1968. – 70 с.

2. Захаров А. Г. Розвиток автомобільного транспорту/ А.Г. Захаров // Транспорт України. – К.: Знання, 1974. – 46 с.

3. Листування з міністерствами, центральними установами УРСР про розширення централізованих перевезень вантажів автотранспортом загального користування (12.02.1955-11.08.1956) // ЦДАВО. – Ф. Р2.– Оп. 9. – Спр. 1991.– Арк. 57-59, 115-116, 119, 128-132, 157-167, 217, 236-240.

4. Доповідні записки, інформації, довідки відділу, обкомів КПУ та Міністерства автомобільного транспорту УРСР про заходи по покращенню роботи вантажного автотранспорту, по впорядкуванню

та здешевленню структури управління (20.01.1956-26.12.1956) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 685. – С. 5-7, 53-56, 72-74.

5. Народне господарство УРСР в 1957 р. – К. Держстатвидав, 1957. – 535 с.

6. Звіти про виконання планів перевезень по міністерству автомобільного транспорту УРСР (26.05.1951-31.12.1951) // ЦДАГО. – Ф. 1. –Оп. 77. – Спр. 468. – С 30, 37-38.

7. Справки промышленно-транспортного отдела ЦК КПУ (1953) // ЦДАГО. – Ф. 1. –Оп. 77. – Спр. 571. – С. 1-8, 56,

8. Годовой отчет за 1952 г. (1952) // ЦДАВО. – Ф. 4888– Оп. 1. – Спр. 27.– Арк. 73, 101-102, 205.

9. Проект п'ятирічного господарського плану на 1951-1955 рр. по Міністерству автотранспорту УРСР (26.05.1951– 31.12.1951) // ЦДАВО. – Ф. Р2.– Оп. 8. – Спр. 3158.– С. 38, 108, 148.

10. Листування з міністерствами та центральними установами УРСР про розширення авторемонтної бази України (01.09.1951-06.11.1951) // ЦДАВО. – Ф. Р2.– Оп. 8. – Спр. 3155.– С. 61-74.

11. Довідки Міністерства автомобільного транспорту УРСР про роботу підприємств автотранспорту (14.04.1952-31.12.1952) // ЦДАГО. – Ф. 1. –Оп. 77. – Спр. 488. – С. 2.

12. Доклад Президиума Украинского республиканского комитета профсоюза робочих автотранспорта (1953) // ЦДАВО. – Ф. 5052 – Оп. 1. – Спр. 313.– С. 6-7.

13. Копія вихідного листа Ради Міністрів СРСР, довідка промислово-транспортного відділу ЦК КПУ про виділення автотранспорту для народного господарства республіки, про недоліки в експлуатації автотранспорту (22.02.1954-29.11.1954) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3649. – 1с.

14. Годовой отчет за 1954 г. (1954) // ЦДАВО. – Ф. 4888– Оп. 1. – Спр. 37.– С. 101-102.

REFERENCES

1. Bratchenko I.I. Car transport and road sector of Ukrainian SSR. / I. I. Bratchenko. – K.: Advertising, 1968. – 70 p. (Rus)

2. Zakharov A.G. The development of the road transport / A.G Zakharov // Transport Ukraine. – K .: Knowledge, 1974. – 46 p. (Ukr)

3. Correspondence with ministries, central institutions of the Ukrainian SSR about increasing of transportation of goods by road general use (12.02.1955-11.08.1956) // TSDAVO. – F. R2.- Op. 9. – conjugation. 1991.- Ark. 57-59, 115-116, 119, 128-132, 157-167, 217, 236-240. (Ukr)

4. Memoranda, information, department information, and regional committees of the Communist Party of USSR Ministry of Road Transport of measures to improve the operation of trucks, to streamline and reduce the cost of management structure (20.01.1956-26.12.1956) // TSDAHO. – F. 1. – Op. 77. – conjugation. 685. – P. 5-7, 53-56, 72-74. (Ukr)

5. The economy of the USSR in 1957 – Derzhstatvydav K., 1957. – 535 P. (Ukr)

6. Report about discharge transportation plans by the ministry of road transport USSR (26.05.1951-31.12.1951) // TSDAHO. – F. 1. -Op. 77. – conjugation. 468. – P. 30, 37-38. (Ukr)

7. Reference of industrial transport department Committee of the Communist Party (1953) // TSDAHO. – F. 1. -Op. 77. – conjugation. 571. – P. 1-8, 56. (Rus)

8. General report at 1952 g (1952) // TSDAVO. – F. 4888- Op. 1. – Ref. 27. – P. 73, 101-102, 205. (Rus)

9. The project of five-year economic plan, 1951-1955 biennium. The Ministry of the USSR (26.05.1951- 31.12.1951) // TSDAVO. – F. R2.- Op. 8. – Ref. 3158.- 38, 108, 148 P. (Ukr)

10. Correspondence with ministries and central agencies of USSR to expand the base car repair Ukraine (01.09.1951-06.11.1951) // TSDAVO. – F. R2.- Op. 8. – conjugation. 3155. – P. 61-74. (Ukr)

11. Information Ministry of the Road Transport of the Ukrainian SSR of the enterprises of motor vehicles (14.04.1952-31.12.1952) // TSDAHO. – F. 1. -Op. 77. – conjugation. 488. – P. 2. (Ukr)

12. The report Prezydyuma of Ukrainian associations working committee vehicles (1953) // TSDAVO. – F. 5052 – Op. 1. – conjugation. 313. – P. 6-7. (Rus)

13. A copy of the original letter to the Council of Ministers, certificate of industrial and transport department of the Central Committee of the Communist Party of the selection of vehicles for the economy of the republic, the flaws in the operation of motor vehicles (22.02.1954-29.11.1954) // TSDAHO. – F. 1. – Op. 24. – conjugation. 3649. – 1P. (Ukr)

14. General report of 1954 (1954) // TSDAVO. – F. 4888- Op. 1. –Ref./. 37. – P. 101-102. (Rus)

РЕФЕРАТ

Горбань А.В. Особливості розвитку та використання автопарку УРСР у 1950-х рр. / А.В. Горбань// Вісник Національного транспортного університету. Серія «Технічні науки». Науково-технічний збірник. – К. : НТУ, 2015. – Вип. 1 (31).

У статті комплексно проаналізовано ряд питань, пов'язаних з підвищенням ефективності транспортних перевезень на автомобільному транспорті УРСР у 1950-х рр. Показано чинники, які обумовлювали незадовільне використання транспортних засобів та погіршення економічних показників перевізної роботи.

Об'єкт дослідження – автомобільний парк УРСР.

Мета роботи – проаналізувати чинники, які гальмували підвищенню ефективності використання автомобільного транспорту республіки в перше повоєнне десятиліття.

Проблема розвитку автопарку розглядалася у радянській літературі як складова процесу розвитку матеріально-технічної бази автомобільного транспорту та організації транспортних перевезень. Так, у колективній праці "Автомобильный транспорт и дорожное хозяйство Украинской ССР" [1] вказувалося на залежність зростання ефективності транспортних перевезень від його технічної реконструкції. Ряд аспектів, що стосувалися динаміки зростання обсягів та поліпшення організаційних аспектів перевізної роботи автомобільним транспортом у повоєнну добу, досліджувалася й у монографії А. Захарова [2]. Однак, в цілому ця складна і вкрай важлива для свого часу проблема не знайшла ще свого належного висвітлення.

Досліджено проблеми підвищення ефективності транспортних перевезень на автомобільному транспорті Української РСР у 1950-х рр. Показано як успіхи, так і недоліки, пов'язані з незадовільним станом автопарку республіки, структура якого була переобтяжена універсальними автомобілями, в той час, коли потрібно було збільшувати кількість високоефективних спеціалізованих машин та автомобілів різної вантажопідйомності. Встановлено, що труднощі щодо використання транспортних засобів та погіршення показників перевізної роботи були також наслідками нераціонального розподілу автотранспортних засобів по нерентабельним дрібним автогосподарствам, низьким технічним станом самих автомобілів, який був обумовлений відсутністю належної авторемонтної бази. Ситуація ускладнювалася й незадовільною організацією вантажно-розвантажувальних робіт, що спричинювало значні простої автотранспортних засобів і, як результат, призводило до підвищення собівартості автотранспортних перевезень.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ, ПЕРЕВІЗНА РОБОТА, СПЕЦІАЛІЗАЦІЯ РУХОМОГО СКЛАДУ.

ABSTRACT

Gorban A.V. The features of the development and using fleet of USSR 1950 gg. Visnyk National Transport University. Series «Technical sciences». Scientific and Technical Collection. – Kyiv: National Transport University, 2015. – Issue 1 (31).

In this article the author gives a complex analysis of a number of problems connected with effectiveness increase of transportation on Ukrainian vehicles in 1950s. Factors which stipulated unsatisfactory usage of vehicles and declining of economic indexes in transportation.

Test subject – autopark of Ukrainian soviet socialist republic.

Object of research – to analyze the factors which hampered the efficiency rise of using the republic's automobile transport during the first post war decade.

The problem of autopark development was considered in Soviet literature as a component of the process of developing material and technical resources of the autotransport and organizing transportation. Thus, in the work "Autotransport and road sector in Ukrainian SSR" the dependence transportation efficiency raise upon its technical reconstruction was pointed out. The number of aspects concerning dynamics of raising the volumes and improvement of organizational aspects of automobile transportation during the post war period were the subject of research in the monograph of A. Zakharov. However, on the whole, this complex and quite important problem has not been lit properly yet.

The problems of the transportation efficiency raise in Ukrainian SSR in 1950s have been analysed. Both progress and shortcomings connected with unsatisfactory condition of autopark are shown. The structure of autopark was overloaded with universal automobiles while it was necessary to increase the number of high performance specialized vehicle of different cargo capacity. The author states that difficulties in transport usage and worsening of transportation indices were also through irrational distribution of vehicle between unprofitable small enterprises and low technical condition of vehicle caused by lack of proper vehicle repair base. The situation was complicated by unsatisfactory organization of loading/unloading operations, which caused considerable demurrages which led as a result to the traffic cost price raising.

KEY WORDS: VEHICLE, TRANSPORTATION, TRAFFIC SPECIALIZATION.

РЕФЕРАТ

Горбань А.В. Особенности развития и использования автопарка УССР в 1950-х гг. / А.В. Горбань // Вестник Национального транспортного университета. Серия «Технические науки». Научно-технический сборник. – К. : НТУ, 2015. – Вып. 1 (31).

В статье комплексно проанализированы ряд вопросов, связанных с повышением эффективности транспортных перевозок на автомобильном транспорте СССР в 1950-х гг. Показано факторы, которые привели к неудовлетворительному использованию транспортных средств и ухудшению экономических показателей перевозочной работы.

Объект исследования – автомобильный парк УСРС.

Цель работы – проанализировать факторы, которые сдерживали повышение эффективности использования автомобильного транспорта республики в первое послевоенное десятилетие.

Проблема развития автопарка рассматривалась в советской литературе как процесс развития материально-технической базы автомобильного транспорта и организации транспортных перевозок. Так, в коллективном труде "Автомобильный транспорт и дорожное хозяйство Украинской ССР" [1] указывалось на зависимость роста эффективности транспортных перевозок от его технической реконструкции. Ряд аспектов, касающихся динамики роста объемов и улучшения организационных аспектов перевозочной работы автомобильным транспортом в послевоенное время, исследовалась и в монографии А. Захарова [2]. Однако, в целом эта сложная и крайне важная для своего времени проблема не нашла еще своего должного отражения.

Автомобильный транспорт Украинской ССР в 1950-х гг. показал как успехи, так и недостатки, связанные с неудовлетворительным состоянием автопарка республики, структура которого была перегружена универсальными автомобилями, в то время, когда нужно было увеличивать количество высокоэффективных специализированных машин и автомобилей различной грузоподъемности. Установлено, что трудности по использованию транспортных средств и ухудшения показателей перевозочной работы были также последствиями нерационального распределения автотранспортных средств по нерентабельным мелким автохозяйствам, низким техническим состоянием самих автомобилей, что было обусловлено отсутствием надлежащей авторемонтной базой. Ситуация осложнялась и неудовлетворительной организацией погрузочно-разгрузочных работ, что вызывало значительные простои автотранспортных средств и, как результат, приводило к повышению себестоимости автотранспортных перевозок.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ, ПЕРЕВОЗОЧНАЯ РАБОТА, СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА.

АВТОР

Горбань Анатолій Вікторович, кандидат історичних наук, Київська державна академія водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного, e-mail: ekaterinagoroshko@mail.ru, тел.. 0674646034, Україна, 04071, м. Київ, вул. Фрунзе, 9, к. 216.

AUTHOR

Gorban Anatoliy V. PhD., Kyiv State Maritime Academy after hetman Petro Konashevich-Sahaydachniy, e-mail: ekaterinagoroshko@mail.ru, tel.0674646034, Ukraine, 04071, Kyiv, Frunze str., 9, of 216.

АВТОР

Горбань Анатолий Викторович, кандидат исторических наук, Киевская государственная академия водного транспорта имени гетмана Петра Конашевича-Сагайдачного, ekaterinagoroshko@mail.ru, тел.. 0674646034, Украина, 04071, Киев, ул. Фрунзе, 9, к. 216.

РЕЦЕНЗЕНТИ

Боняр С.М., доктор економічних наук, професор Київської державної академії водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного, професор кафедри маркетингу, транспортних технологій і логістики, Київ, Україна.

Козак Л.С., кандидат економічних наук, професор Національного транспортного університету, завідувач кафедри «Економіка», Київ, Україна

REVIEWER

Bonyar S.M. PhD, professor Kyiv State Maritime Academy after hetman Petro Konashevich-Sahaydachniy, professor, department of marketing, transport technology and logistics, Kyiv, Ukraine.

Kozak L.S., Ph.D., professor, National transport university, head, department of Economics, Kyiv, Ukraine