

УДК 94(477)“1950/1980”:656

Горбань А. В.Київська державна академія водного транспорту
імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного**РОЗВИТОК ЦЕНТРАЛІЗОВАНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УРСР ТА ЇХ ЗНАЧЕННЯ
У ВЗАЄМОДІЇ РІЗНИХ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ (1950-1980 РР.)**

Досліджено розвиток централізованих перевезень української РСР, висвітлено проблему інтенсифікації централізованих перевезень автотранспортом загального користування та проаналізовано їх вплив на взаємодію різних видів транспорту республіки. Вивчено особливості роботи автомобільного транспорту загального користування та пов'язаних з цим проблем в організації централізованих перевезень вантажів.

Ключові слова: транспорт, транспортна мережа, централізовані перевезення, залізниці, автомобільні дороги, річковий транспорт, відомчий транспорт, загальний тираж, товар.

Постановка проблеми. Розвиток промисловості та сільського господарства, ініційована ними напружена робота всієї транспортної мережі республіки та, зокрема, стрімкий розвиток автомобільного транспорту вимагали суттєвих змін в організації транспортних потоків, що передусім включало розширення обсягів централізованих перевезень. Даний напрямок визнавався провідним в області експлуатації парку вантажних автомашин та передбачав можливим застосувати метод організованого вивезення та підвезення вантажів, які концентрувалися на напрямку великих транспортних вузлах, залізничних станціях і пристанях. Отже, саме від розвитку та підвищення ефективності роботи автотранспорту загального користування, який займався централізованими перевезеннями вантажів, і залежало функціонування ритмічної роботи усієї транспортної системи республіки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблема розвитку обсягів і підвищення об'єктивності централізованих перевезень у певній мірі висвітлювалась у працях, присвячених становленню транспортної мережі УРСР. Серед таких робіт слід виокремити монографії А. Захарова «Транспорт України» [1, с. 2] та колективну публікацію М. Козака, Ю. Кулаєва, Н. Яшника «Транспорт України в єдиній транспортній системі СРСР» [2, с. 66]. Дані праці й сьогодні не втратили свою наукову цінність, однак істотним недоліком цих публікацій є їх надмірна ідеологічна заангажованість і насиченість переважно інформативним матеріалом на підтвердження досягнень радянської економіки в цілому та роботи транспортної системи зокрема. Фактично у цих дослідженнях висвітлювалися лише позитивні моменти нарощення обсягів перевезень, що мало демонструвати успішне виконання партійних рішень. При цьому практично не зверталось уваги на недостатні темпи розвитку саме автотранспорту загального користування, від якого у значній мірі залежала збалансована робота всієї транспортної мережі Української РСР.

Певне висвітлення в роботах дослідників радянського часу мала проблематика координації роботи та налагодження раціональної взаємодії різних видів транспорту. Так, у дослідженні «Транспортний потік республіки» [3, с. 12] В. Гурнак, висвітлюючи досвід модернізаційних процесів на залізничному, річковому та автомобільному транспорті, вказував, що шлях до зниження транспортних витрат полягає у прискоренні строку доставки, усуненні нерациональних перевезень на залізницях, максимальному використанні потужностей по переробці вантажів у місцях їх доставки.

Резерви підвищення ефективності транспортної системи вивчав В. Корж [4, с. 44]. До них він насамперед відніс удосконалення управління, перерозподіл транспортних потоків у залежності від економічних переваг різних видів транспорту. Згодом науковці спеціально внесли до цього кола і необхідність розширення участі в перевезенні вантажів автотранспорту загального користування.

Так, І. Братченко у своїй праці «Автомобильный транспорт и дорожное хозяйство Украинской ССР» проаналізував проблематику ефективної організації транспортних перевезень та простежив місце і значення в цьому процесі саме автомобільного транспорту загального користування [5, с. 21]. Проблеми розвитку централізованих автомобільних перевезень розглядаються також у дослідженні М. Довгала «Розвиток автомобільного транспорту і шляхового будівництва Української РСР в семиріччі» [6, с. 34].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Однак у цілому в радянський період так і не було створено ґрунтовне спеціалізоване дослідження, присвячене всебічному об'єктивному аналізу проблематики. У сучасних умовах можливості вільного залучення до широкого кола раніше малодосліджених архівних матеріалів склалася реальна можливість подати реальний стан речей та об'єктивно проаналізувати динаміку, широке коло чинників, що так чи інакше впливали на розвиток централізованих перевезень та їх вплив на гармонійну роботу усієї транспортної мережі України.

Мета статті полягає у дослідженні особливостей взаємодії усіх видів транспорту Української РСР в централізованих перевезеннях.

Виклад основного матеріалу дослідження. Як зазначав у липні 1970 р. на одній із нарад заступник міністра автомобільного транспорту УРСР С. Чернишов, питання по централізованим перевезенням піднімалося ще у 1946 р., і подібні пропозиції не були новими. Проте лише на початку 1950-х років уряд республіки спромігся розпочати конкретні заходи, спрямовані на створення єдиної автомобільно-транспортної організації з метою підвищення продуктивності роботи автотранспорту [7, с. 60]. Адже централізовані перевезення забезпечували зниження транспортних витрат не менш як 6–8 крб. на 1 т перевезеного вантажу, і тому планувалося, що їх питома вага у загальному обсязі перевезень зросте до 70% [6, с. 41].

Даний метод перевезень передбачав для кращого обслуговування клієнтури централізоване заванезання і вивезення вантажів з промислових підприємств, залізниць, причалів, оптових баз, аеропортів та інших місць масового зосередження

вантажів. Повинні були також розширюватися не лише прямі, але й змішані залізнично-автомобільні і водно-автомобільні перевезення [6, с. 41].

До впровадження централізованих перевезень вантажів кожне підприємство для отримання продукції на базах, складах та залізничних станціях користувалося автомобілями, які знаходилися у них на балансі. Автомобілі супроводжували експедитори та вантажники. Транспортний процес був організований за принципом самовивезення [5, с. 14]. В умовах хаотичного, ніким не регульованого напливу вантажів та транспорту неможливо було створити єдиний графік переробки вантажів, що систематично призводило до непродуктивних простоїв автомобілів, а отже, підвищення транспортних витрат підприємств та організацій, ускладнювало роботу оптових баз, складів та товарних станцій.

У довідці про подальший розвиток централізованих перевезень на автотранспорті І. Блаер, начальник планового відділу тресту «Укравто-транс», так описував існуючий стан речей: «На адресу десятків підприємств у містах прибувають вантажі, і багато підприємств відправляють свого представника – експедитора для оформлення взаємовідносин із залізницями чи водним транспортом. Потім кожне підприємство надсилає свій відомчий автотранспорт для вивезення чи підвозу вантажів. При такій недосконалій системі організації роботи якісні показники автотранспорту є вкрай низькими: коефіцієнт використання пробігу не перевищує 0,43–0,45, коефіцієнт використання вантажопідйомності автомобіля ледь досягає 0,94, а чи не основний показник роботи автотранспорту – коефіцієнт використання парку – не перевищував 0,5, тривалість робочого дня дорівнювала 8,5–9 годин. У силу цього продуктивність праці на автотранспорті була низькою, натомість собівартість перевезень – значною. При застосуванні метода централізованих перевезень у кожній області, у тому числі й на етапі підвозу і вивезення вантажів, економічний ефект у результаті раціоналізації перевезень отримувався внаслідок значного зменшення затрат праці та матеріально-технічних засобів на їх виконання. До цього перевезення вантажів мало здійснюватися насамперед через автогосподарства республіканського міністерства автомобільного транспорту» [7, с. 53–54].

Слід зазначити і такий аспект проблеми: якщо раніше за збереження вантажів відповідав отримувач, то при переведенні на методи централізованого заванезення та вивезення вантажів відповідальність за них повністю перекладалася на автотранспортні підприємства. Це теж давало додатковий економічний ефект, особливо ж слід підкреслити те, що перевезення вантажів здійснювалось планово, у результаті чого скорочувалися невиробничі простої автомобілів, зменшилася кількість рухомого складу, необхідного для його транспортування [5, с. 14].

При централізованому заванезенні та вивезенні вантажів безпосередній контакт з власниками вантажів здійснювали лише автотранспортні підприємства загального користування, які охоплю-

вали своєю діяльністю всю територію республіки і весь транспортний процес від початку (навантаження) до завершення (розвантаження). На місці доставки кошти економились і за рахунок того, що на місцях доставки при цьому функції експедиторів виконували самі водії. Організації Мінавтотрансу займалися також раціональним розподілом перевезень вантажів між різними видами транспорту (у залежності від економічної доцільності, терміновості доставки) та належним забезпеченням їх збереження. Нова форма організації транспортної роботи передбачала і раціональне переключення короткопробіжних перевезень із залізничного транспорту на автомобільний та водночас передачу нераціональних перевезень вантажів на дальні відстані з автомобільного на інші види транспорту [5, с. 14].

Уже на середину 1950-х років централізовані перевезення вантажів зросли у 10 разів і досягли у 1955 р. 36,5% усього обсягу вантажних перевезень, тоді як кількість вантажних автомобілів автотранспорту загального користування, які, власне, і забезпечували централізовані перевезення, становила 13,3% загальної їх кількості [8, с. 238]. Отже, ефективність використання автотранспорту загального користування значно випереджала по продуктивності та рентабельності навіть найбільш організовані автотранспортні господарства інших міністерств [8, с. 128].

Зростання перевезень вантажів автотранспортом загального користування у 1950-х роках можна простежити за даними табл. 1.

Завдяки таким темпам розвитку системи централізованих вантажних перевезень у 1957 р. вони склали вже 166,5 млн. т, або 16% усього вантажообігу автотранспорту [9, с. 143].

Однак відповідно до потреб народного господарства впровадження централізованих перевезень здійснювалося все ж повільно, супроводжувалося до того ж характерними для всієї галузі недоліками – безгосподарністю та неорганізованістю. На це нерідко звертали увагу навіть місцеві партійні органи. Так, вкрай повільно впроваджувалися на Івано-Франківщині маршрутні та централізовані перевезення [10, с. 56]. У загальному вантажообігу автомобільного транспорту Закарпаття хоча й збільшувалася питома вага перевезень автомобільним транспортом загального користування, проте лише у двох містах – Ужгороді та Мукачеві – було організовано централізовані перевезення масових вантажів [10, с. 72].

Навіть у такому великому індустріальному центрі, як Дніпропетровськ, централізовані перевезення вантажів – цегли і контейнерів – здійснювалися Дніпропетровською автотранспортною конторою тільки частково, у незначних обсягах. Переважаюча частина цих вантажів все ще перевозилася автотранспортом самих вантажопостачальників чи вантажоодержувачів [8, с. 161].

При цьому, як показала перевірка стану справ в Одесі та Дніпропетровську, організація централізованих перевезень гальмувалася насамперед суб'єктивними чинниками: робота автомашин за графіком не була організована, автомашини вико-

Таблиця 1
Динаміка автоперевезень вантажів підприємствами Мінавтотрансу УРСР (1950–1955 рр.)

	1950	1954	1955	1955 /до 1950 %	1955 до 1954 %
Перевезено вантажів (тис. т.)	6632	41208	99558,3	в 15 разів	в 2,4 рази
Виконано т/км	94475	579726	1772631,7	в 187,6 рази	в 3 рази

Джерело: [8, с. 238]

ристовувались незадовільно, допускалися великі наднормові простой, не виконувалась планова тривалість робочого дня. А низький технічний стан автопарку призводив до несвочасного виходу на лінію і, відповідно, до втрат у провізійній спроможності автопарку [8, с. 161].

Така ситуація привела до того, що в 1956 р. за вказаного ЦК КПУ питання «Про заходи по покращенню роботи вантажного автомобільного транспорту підприємств та організацій» спеціально розглядалося у цілій низці областей. По питанню було прийнято відповідні постанови бюро обкомів КПУ та виконкомів облрад.

Слід визнати, що вони допомогли дещо поліпшити ситуацію у 1957–1958 рр. У республіці активізувалося широке впровадження централізованих перевезень вантажів. Було організовано централізовані перевезення цегли, цементу, нафтових вантажів. У 1958 р. централізовані перевезення складали вже 32,3% загального вантажообігу [11, с. 314]. А на кінець року транспортом загального користування централізованим методом перевозилося вже майже 33% всіх вантажів [5, с. 14].

Наприкінці 1950-х років зростання централізованих перевезень, розвиток яких урядовими постановами був віднесений до пріоритетних завдань розвитку народного господарства, стало дійсно важливим чинником, що суттєво впливало на рівень взаємодії різних видів транспорту [12, с. 40].

Цьому сприяло і те, що у 1960-х роках було проведено зміни організаційної структури автотранспорту, у ході яких відбулось укрупнення автогосподарств, переведення їх на госпрозрахунок. Ці чинники сприяли впровадженню централізованих перевезень, частка яких по госпрозрахункових автогосподарствах у 1964 р. досягла 62% загального обсягу перевезень автотранспортом загального користування. Через централізовані перевезення – транспортом загального користування – доставляли будівельні матеріали, паливо, нафтопродукти, метал, молочні продукти, контейнери із залізничних станцій. Доволі швидко зростала кількість міст, де були створені центральні диспетчерські служби [13, с. 431].

Позитивна динаміка зростання обсягів централізованих перевезень позитивно позначилася на роботі галузі в цілому. Так, обсяги перевезення вантажів автотранспортом у 1983 р. складали 4,8 млрд. т проти 1,8 млрд. т у 1960 р. – тобто зросли в 2,67 рази. При цьому перевезення вантажів автотранспортом загального користування склали, відповідно, 0,26 та 1,2 млрд. т – тобто зросли в 4,62 рази [14, с. 3].

Слід, однак, зазначити: незважаючи на те що автотранспорт загального користування розвивався більш прискореними темпами, його питома вага в загальній вантажній роботі автотранспорту не зросла, а навіть знизилась і у 1980-х роках не перевищувала 25% [14, с. 3]. Це було однією з важливих причин виникнення умов для неефективного використання як автомобільного, так і при змішаних перевезеннях за участі інших видів автотранспорту.

Фактично саме низька частка централізованих перевезень, тобто автотранспортом загального користування, затримувала практичне вирішення проблеми раціонального розподілу перевезень вантажів між автомобільним та іншими видами транспорту, а отже, і підвищення ефективності роботи транспортної мережі Української РСР у цілому.

Таке становище було також наслідком цілого ряду недоліків – починаючи з планування складу автомобільного парку, відсутності науково обґрунтованих методик порівняльної ефективності організаційних форм автотранспорту загального користування та відомчого автотранспорту, відсутністю єдиної порівняльної з іншими видами транспорту класифікації і відповідного обліку вантажних автомобільних перевезень [14, с. 8].

Так, питома вага автотранспорту загального користування в роботі автотранспорту народного господарства в цілому в 1970 р. склала по тону 21,7% і по вантажообігу – 24,4%, проти, відповідно, 32,3 % і 34,2 % у 1965 р. Автомобілі виділялися з перебоями, автотранспорт прибував на роботу зазвичай лише на 11–12 годин, а нерідко по кілька днів взагалі не виділявся. Таке становище стало мало не нормою в Івано-Франківському облавтоотрансі, де майже щоденно зривалася робота облавтодорснабу через ненадання автотранспорту [15, с. 29].

Та й сам парк вантажних автомобілів загального користування скоротився на 16,4% і складав 96,1 тис., у той час як відомчий вантажний автопарк (без колгоспів) збільшився на 89,9 тис., або 39,1%. Питома вага вантажних автомобілів автотранспорту загального користування у загальному парку вантажних автомобілів народного господарства скоротилася з 33,3% на початок 1971 р. до 22,3% на кінець 1972 р. [16, с. 11]. Про динаміку цього процесу свідчать матеріали табл. 2.

Таблиця 2

Характер та динаміка змін вантажного парку загального користування в другій половині 60-х років (тис. автомобілів)

Наявність вантажних автомобілів на транспорт загального користування на 1 січня 1966 р.	114,9
Надійшло за 1966–1971 рр.	42,2
У тому числі нових	27,3
Вибуло за 1966–1971 рр.	61,7
У тому числі у зв'язку з вибракуванням	35,1
Наявність на 1 січня 1972 р.	95,4
Зменшення за 6 років	19,5

Джерело: [16, с. 11]

Отже, за другу половину 1960-х років парк вантажних автомобілів не лише не зріс, а навіть суттєво зменшився. Щоправда, однією з причин цього було те, що відпрацювала свій ресурс значна кількість автомобілів, які були направлені в народне господарство під час декількох значних скорочень Збройних Сил у кінці 1950-х – на початку 1960-х років.

Найбільше абсолютне скорочення парку вантажних автомобілів загального користування у 1971 р. у порівнянні з 1966 р. відбулося в Одеській області – на 1,1 тис., Вінницькій – 0,8 тис., Дніпропетровській – 0,8 тис. Черкаській – 0,7 тис., Хмельницькій – 0,6 тис. і Запорізькій – 0,6 тис. автомобілів [16, с. 11].

Однак і в наступні роки 9-ї п'ятирічки автотранспорт загального користування також не отримувал належного розвитку. Кількість вибуваючих вантажних автомобілів стабільно перевищувала їх надходження. За 1970–1975 рр. було списано 48,6 тис., отримано 38,9 тис. До того ж на 1 січня 1976 р. майже половина (49,2%) вантажних автомобілів знаходилась в експлуатації вже тривалий час – понад сім років. Питома вага пере-

везень, виконаних автотранспортом загального користування у перевезеннях автотранспортом усіх автогосподарств республіки, у 1975 р. склала по тоннам 22,7% і по вантажообігу – 24,9%, проти 21,7% та 24,4% у 1970 р. [17, с. 5]. І це при тому, що рівень ефективності роботи автотранспорту загального користування був вищим, ніж автотранспорту всіх інших міністерств та відомств республіки. Про це свідчать узагальнені дані про автомобільний вантажообіг за 1971–1975 рр.

Як свідчать вищенаведені статистичні дані, за період 1970–1975 рр. у цілому в роботі автомобільного транспорту Української РСР було досягнуто цілий ряд позитивних зрушень.

Однак розвиток централізованих перевезень народногосподарських вантажів був недостатнім, адже ним було охоплено лише 51% «далекобійних» маршрутів та 65% внутрішньовузлових [18, с. 11].

У червні 1974 р. була прийнята спеціальна постанова Ради Міністрів Української РСР «Про заходи по подальшому розширенню централізованих перевезень вантажів автомобільним транспортом», згідно з якою Міністерство автомобільного транспорту УРСР з метою впровадження єдиної технології роботи на централізованих залізничних станціях, річкових та морських портах транспортно-експедиційними та автотранспортними підприємствами затвердили «Методику проектування єдиного технологічного процесу», яка була надіслана для виконання обласним управлінням та об'єднанням автотранспорту [19, с. 9].

Централізовані перевезення вантажів у 1975 р. у порівнянні з 1970 р. збільшились на 62%, питома вага їх у загальному обсязі перевезень автотранспорту загального користування склала по тоннам 79%, по т/км – 75,1% [19, с. 5]. Обсяг централізованих перевезень автотранспортом загального користування у 1979 р. досяг 897,3 млн. т [3, с. 19].

Паралельно були також розроблені, узгоджені з Держпланом Української РСР та затверджені Тимчасові положення про річне, квартальне та місячне планування централізованих перевезень вантажів на залізничних станціях та річкових портах з виконанням транспортно-експедиційних операцій автомобільним транспортом [19, с. 10]. Крім того, Мінавтотрансом спільно з Мінбудматеріалів та Держпостачем республіки були розроблені заходи, спрямовані на суттєві підвищення обсягів централізованих автомобільних перевезень. Завдяки цьому було практично повністю централізовано перевезення вугілля, дорожньо-

будівельних вантажів, цукрового буряку, зерна, інших масових видів вантажів [20, с. 14].

Щодо сільського господарства, то тут під час збору врожаю централізовані перевезення забезпечувало створене ще на початку 1970-х років автотранспортне підприємство «Укрглавтрансільгосптехніка» [20, с. 245]. Доволі швидко вдалось довести частку централізованих перевезень у загальному обсязі виконуваних робіт до 86%. Усього протягом 1965–1970 рр. було перевезено 815 млн. т сільськогосподарських вантажів [20, с. 245].

Проте поставлене планове завдання в цілому не виконувались. Так, питома вага централізованого вивезення вантажів з металобазы № 3 управління «Харківметалопостачзбут» Полтавської області склала лише 42,6% при плані 80% [20, с. 20].

Особливо незадовільно був організований централізований вивіз дрібних партій вантажів, унаслідок чого протягом 1970-х років не зменшувались обсяги самовивозу вантажів з баз та оптових магазинів Держпостачу УРСР. Унаслідок незадовільної організації вантажно-розвантажувальних робіт на базах Держпостачу допускалися тривалі понаднормові простої рухомого складу. Так, у 1979 р. за понаднормові простої автомобілів штрафні санкції, пред'явлені базам Держпостачу, лише по 14 областям республіки склали 159 тис. крб. [20, с. 20].

Повільно зростали централізовані перевезення навіть таких генеральних вантажів, як цегла, цемент, шифер, нафтопродукти. Через неповне забезпечення використання можливостей централізованого перевезення народне господарство України щорічно несло втрати у розмірі більше 400 млн. крб. та 120 тис. т. палива на рік [18, с. 11].

У 1979 р. рівень виконання централізованих перевезень Держпостачу УРСР було виконано лише на 92,9 % [21, с. 19].

Як неодноразово підкреслювалося на проведеній ЦК КПУ у вересні 1980 р. спеціальній нараді з питань роботи автотранспорту, у використанні вантажних автомобілів продовжували мати місце чисельні недоліки. Перевезення вантажів, які економічно доцільно здійснювати автомобілями організацій загального користування, все ще в значних обсягах виконувалось відомчими автомобілями, що вело до паралелізму в роботі автотранспорту, погіршенню його техніко-економічних показників. Була відсутня й належна координація роботи по використанню вантажних автомобілів при міжміських та центральних перевезеннях вантажів, а також у питаннях його технічного обслуговування та ремонту [21, с. 5].

Таблиця 3

Динаміка загальних та централізованих автоперевезень в Українській РСР у 1970–1975 рр. (млн. т)

	1970	1975	%
Перевезено вантажів автотранспортом народного господарства в цілому	3055,3	4023,0	131,6
У тому числі автотранспортом загального користування	663,5	913,6	137,7
%	21,7	22,6	-
Вантажообіг автотранспорту в цілому	41566,7	57812,3	139,1
У тому числі автотранспортом загального користування	10146,7	14366,4	141,6
%	24,4	24,8	-
Продуктивність на 1 середньосписочну автотонну на рік по автотранспорту господарства, т	1570	1661	105,8
У тому числі автотранспортом загального користування, т	1895	2293	121
У тому числі автотранспортом загального користування	28976	36061	124,4
Собівартість 10 км по автотранспорту народного господарства	63,8	61,7	96,7
У тому числі автотранспортом загального користування	56,3	49,9	88,6

Джерело: [17, с. 1]

Питання було обговорене, причому доволі відверто прийнято відповідні рекомендації, але ніяких помітних зрушень не настало, що й не дивно, адже вони потребували прийняття принципових рішень у сфері планування базових засад організації транспортної роботи.

Лише у 1987 р. ряду міністерств республіки були встановлені економічно цікаві для кінцевих виконавців завдання по централізованій доставці вантажів, збільшенню обсягів перевезень вантажів дизельним парком, розроблено та затверджено перелік автодоріг, на яких міжміські перевезення мали виконуватися, як правило, автотранспортом загального користування [21, с. 11].

Масштабний експеримент було проведено у Ворошиловградській області. Тут усі автогосподарства підприємств та організацій торгівлі були передані у відання обласного автоуправління Міністерства автомобільного транспорту Української РСР [21, с. 12]. Уже перші два роки роботи підтвердили перспективність цього експерименту, щоправда, при належній чіткості та виконавчій дисципліні.

Висновки. У цілому розвиток централізованих

перевезень автотранспортом загального користування був важливим фактором, від якого безпосередньо залежала успішна взаємодія різних видів транспорту. Протягом 1950–1960-х років в Україні здійснювалися чисельні заходи з метою поширення саме цього методу перевезень, проте у наступні роки попри збільшені загальні показники перевізної роботи питома вага перевезень автотранспортом загального користування лишалася недостатньою, хоча саме цей вид автотранспорту демонстрував значно кращі показники продуктивності та собівартості. Його використання в умовах України, де значну проблему склало саме налагодження належної взаємодії автомобільного транспорту з іншими його видами, давало можливість значно поліпшити транспортне обслуговування промисловості та сільського господарства. Проте через низьку питому вагу автотранспорту загального користування у системі автомобільного транспорту та недостатній розвиток централізованих перевезень, на шляху розширення яких потужною перепорою стояли відомчобюрократичні інтереси, це завдання, так і не отримало належного вирішення.

Список літератури:

1. Захаров А.Г. Транспорт України / А.Г. Захаров. – К. : Знання, 1974. – 46 с.
2. Транспорт Украины в единой транспортной системе СССР / М.П. Козак, Ю.Ф. Кулаев, Н.Н. Яшник. – К. : Знания УССР, 1976. – 22 с.
3. Гурнак В.Н. Транспортний потік республіки / В.Н. Гурнак. – К. : Знання УРСР, 1986. – 49 с.
4. Корж В.Т. Удосконалення управління транспортом / В.Н. Корж. – К. : Знання УРСР, 1982. – 48 с.
5. Автомобильный транспорт и дорожное хозяйство Украинской ССР / Ред. И. И. Братченко. – К. : Реклама, 1968. – 70 с.
6. Довгаль М. Розвиток автомобільного транспорту і шляхового будівництва Української РСР в семиріччі / М. Довгаль // Економіка радянської України. – 1960. – № 4. – С. 39–43.
7. Листування з міністерствами, центральними та обласними установами УРСР про розвиток централізованих перевезень на автомобільному транспорті (22.10.1951– 24.12.1951) // ЦДАВО. – Ф. Р2. – Оп. 8. – Спр. 3156. – С. 53–54, 60.
8. 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. – С. 57–59, 115–116, 119, 128–132, 157–167, 217, 236–240.
9. Народне господарство УРСР у 1957 р. – К. : Держгосстатиздав, 1957. – 535 с.
10. 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.
11. Розвиток народного хозяйства Украинской РСР 1917–1967 : у 2-х т. Т. 2. Завершення будівництва соціалізму та перехід до комунізму (1938 – 1967 рр.). – К. : Наукова думка, 1967. – 499 с.
12. Докладні записки, інформації та довідки відділу, обкомів КПУ та Міністерства автомобільного транспорту УРСР про заходи з покращення роботи пасажирського та вантажного автотранспорту (10.01.1959–22.01.1960) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 688. – С. 40.
13. Народне господарство Української РСР у семиріччі. Сучасний стан та перспективи розвитку / Під ред. О. Несторенко. – К. : Вид. Академії Наук УРСР, 1960. – 519 с.
14. Комплексное программное совершенствование взаимодействия разных видов транспорта в Украинской ССР / Подгот. Н.Н. Борисов. – К. : Знання, 1985. – 104 с.
15. Переписка с Министерством автомобильного транспорта УССР (1965) // ЦДАВО. – Ф. 5096 – Оп. 1. – Спр. 453. – С. 10.
16. Справка об использовании грузовых автомобилей в народном хозяйстве Украинской ССР в 1971 г. (10.01.1972–15.09.1973) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 715. – С. 6–20.
17. Справка о некоторых резервах в использовании грузовых автомобилей Украинской ССР за годы девятой пятилетки (24.05.1976–06.11.1976) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 1416. – С. 1–10.
18. Региональные проблемы развития транспортной системы Украинской ССР / Отв. ред. Н.Е. Гончаров. – М. : Институт комплексных транспортных проблем, 1988. – 158 с.
19. Доповідні записки, інформації та інші документи по контролю за виконанням постанови Ради Міністрів УРСР № 332 від 19.06.1974 р. «Про заходи по подальшому розширенню централізованих перевезень вантажів автомобільним транспортом» (30.04.1975–05.01.1976) // ЦДАВО. – Ф. Р2. – Оп. 13. – Спр. 9594. – С. 9–10.
20. Научно-технический прогресс на транспорте Украинской ССР / Подгот. М.П. Козак. – К. : Знание, 1985. – 23 с.
21. История УССР : в 10 т. Т. 10. Украинская ССР в условиях развитого социализма (60-е – начало 80-х годов) / Редкол. А.В. Лихолат (отв. ред.) [и др.]. – К. : Наукова думка, 1981. – 775 с.

Горбань А. В.

Киевская государственная академия водного транспорта имени гетмана Петра Конашевича-Сагайдачного

РАЗВИТИЕ ЦЕНТРАЛИЗОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК В УССР И ИХ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ РАЗЛИЧНЫХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА (1950-1980 ГГ.)

Резюме

Показана общая динамика и хронологические особенности развития централизованных перевозок грузов в Украине в течение 50–80-х годов. Сделана попытка комплексно проанализировать всю сумму факторов, которые влияли на характер, доминирование тех или иных видов транспорта. Отдельно показаны специфические условия транспортировки генеральных грузов железнодорожным, автомобильным, речным транспортом. Должное внимание уделено бурному росту в указанный период возможностей оперативного перемещения значительных объемов грузов автомобильным транспортом. Выявлены факторы, которые тормозили его эффективность. Уделено внимание проблеме обеспечения надлежащего взаимодействия различных видов транспорта, в том числе создание совместной системы управления, перемещения грузопотоков. Специально освещен такой аспект проблемы, как ведомственная разобщенность транспортных средств, отсутствие надлежащей кооперации под разными транспортными ведомствами, что значительно влияло на общую эффективность централизованных перевозок.

Ключевые слова: транспорт, транспортная сеть, централизованные перевозки, железные дороги, автодороги, речной транспорт, ведомственный транспорт, общий грузооборот.

Horban A. V.

Kyiv State Maritime Academy named after Hetman Petro Konashevich Sagaydachny

DEVELOPMENT OF CENTRALIZED FREIGHTAGE IN THE UK.SSR AND ITS IMPORTANCE IN COOPERATION OF DIFFERENT KINDS OF TRANSPORT (1950-1980)

Summary

In the article the author shows the general dynamics and chronological peculiarities of the centralized carrying freight in Ukraine during 50-ies-80-ies of the 20-th century. He makes an attempt to analyze the whole number of factors that influenced predomination of this or that kind of transport. Some attention is paid by the author to the specific conditions of carrying freight by railways, automobile or river transport. Proper attention is paid to the rapid growth of carrying freight in considerable amount with the automobile transport during this period. The factors that were an obstacle are cleared out. The author pays also attention to the problem of ensuring the proper interaction among different kinds of transport, the organization of their common system of management, goods traffic on the various trade routes including. Special attention is paid to such aspect as departmental breaking up of transport means, the lack of proper cooperation among different transport departments. All these influenced general effectiveness of the centralized transportation.

Keywords: transport, transport network, centralized transportation, railways, automobile roads, river transport, departmental transport, general commodity circulation.