

СЕКЦІЯ 4 ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ ПІДПРИЄМСТВАМИ

УДК 94(477)«1960/1980»:656.13

Горбань А.В.

*кандидат історичних наук,
перший проректор*

*Київської державної академії водного транспорту
імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного*

ЗДІЙСНЕННЯ ТЕХНІЧНОЇ РЕКОНСТРУКЦІЇ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ УРСР (1960–1980 РОКИ)

У статті проаналізовано перебіг та особливості технічного переоснащення на автомобільному транспорті УРСР. Показано негативні фактори, які уповільнювали здійснення технічної реконструкції та стримували розвиток галузі.

Ключові слова: автомобільний транспорт, технічна реконструкція, вантажопідйомність, спеціалізація рухомого складу.

Горбань А.В. ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОДДЕРЖКИ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА УССР (1960–1980 гг.)

В статье проанализированы ход и особенности технического переоснащения на автомобильном транспорте УССР. Показаны негативные факторы, которые замедляли осуществления технической реконструкции и сдерживали развитие отрасли.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, техническая реконструкция, грузоподъемность, специализация подвижного состава.

Gorban A.V. THE IMPLEMENTATION TECHNICAL SUPPORT OF AUTOMOBILE TRANSPORT OF THE USSR (1960–1980)

The article analyzes the way and features of the technical re-equipment automobile transport of the USSR. Showing negative factors that have slowed the implementation of the technical reconstruction and inhibited the development of the industry.

Keywords: automobile transport, technical reconstruction, capacity, specialization of the rolling stock.

Постановка проблеми. На автомобільному транспорті республіки протягом 1950–1970 рр. вантажообіг збільшився у 25 разів при зростанні довжини автошляхів із твердим покриттям у 3,1 рази [1, с. 131]. Ці показники перевищувала аналогічні та інші види транспорту, що свідчило про надшвидкі темпи розвитку перевізної роботи автотранспорту. Все це стало можливим лише завдяки зростанню уваги до технічної реконструкції всіх елементів транспортної мережі та інтенсивному впровадженню на автомобільному транспорті досягнень науково-технічного прогресу. Проте поряд із позитивними тенденціями існували і негативні моменти, які гальмували реконструкцію і стали стримуючим фактором у розвитку галузі.

Аналіз досліджень і публікацій. Для переважної більшості досліджень радянського періоду був характерний відверто заідеологізований підхід до вивчення розвитку галузі. Це логічно вело до свідомого ігнорування наявності чисельних недоліків та прорахунків при втіленні державної політики, а отже до обмеженості та упередженості досліджень. До числа таких робіт варто віднести монографії А. Захарова «Транспорт України» [2], Л. Шульпіна «Транспорт України в єдиной транспортній системі країни» [3], Ю. Лисенко, М. Козак «Региональные проблемы развития транспорта Украинской ССР» [4].

Нерідко роботи, які торкалися даної проблеми, носили, скоріше, агітаційно-інформаційний ніж науковий характер, маючи насамперед за мету показати досягнення та успіхи в розвитку різних видів транспорту, в тому числі й автомобільного, та неодмінно підкреслити при цьому, що всі досягнення є результатами правильної політики Комуністичної партії та персонально-діючого на той час її керівництва.

Водночас необхідно зазначити і певну цінність праць того часу, оскільки радянські дослідники крім

обов'язкових політичних реверансів вводили до наукового обігу велику кількість фактичного матеріалу, який дозволяє нині сформулювати об'єктивне бачення стану справ у транспортному будівництві та технічному переоснащенні галузі в цілому, що враховуючи виключну роль в народному господарстві автомобільного транспорту, дозволяло забезпечувати наступальний розвиток економіки Української РСР. Таким спрямуванням відрізняється, наприклад, колективна праця «Научно-технический прогресс на транспорте Украинской ССР» за редакцією М. Козака [5], в якій міститься значний обсяг даних про напрямки технічної реконструкції саме на автомобільному транспорті республіки.

Було виконано і ряд змістовних досліджень присвячених розвитку саме автомобільному транспорту. До них варто віднести ґрунтовну роботу І. Братченка «Развитие автомобильного транспорта на Украине за 50 лет Советской власти» [6], публікації Б. Голобородкіна та О. Скорика «Совершенствование планово-экономической деятельности на автомобильном транспорте» [7], Ю. Збандут та В. Долганенка «Перспективные направления механизации вантажно-розвантажувальних робіт на автомобільному транспорті» [8].

Безпосередньо показу впровадження на автомобільному транспорті новітніх досягнень науки і техніки, удосконаленню організації праці, використанню інших резервів підвищення його ефективності присвячені також публікації В. Гурнака [9], Ю. Лисенка та В. Гурнака [10], Ю. Цветкова [11]. Однак і в них далеко не всі проблеми технічної реконструкції галузі розкрито достатньо і вичерпано. До того ж і на сучасному етапі розвитку наукових досліджень у цій царині все ще відсутні спеціальні публікації з даної проблематики.

Постановка завдання. У статті є об'єктивний аналіз змісту та напрямів матеріально-технічних пере-

творень на автомобільному транспорті та виявленню характеру та питомої ваги негативних чинників, які спрощували цей процес.

Виклад основного матеріалу дослідження. Об'єктивний аналіз розвитку транспортної системи Української РСР дозволяє говорити про значні темпи технічного переоснащення автомобільного транспорту. Протягом 1960–1980-х рр. тривало поступальне зміцнення матеріально-технічної бази. Зростали виробничі фонди та фондоозброєність праці в експлуатації. У 1971–1975 рр. особливо інтенсивно здійснювалися роботи по капітальному будівництву підприємств автотранспорту. В індустріальних центрах республіки було побудовано 16 повних вантажних парків, споруджено та реконструйовано 9 авторемонтних заводів, 170 виробничо-побутових корпусів, 80 конкретно-технічних пунктів. Це дозволило підвищити забезпечення автотранспорту виробничо-технічної бази більше ніж на 32%. Активізувалася робота по автоматизації виробничих процесів на автомобільному транспорті загального користування [2, с. 39].

Технічний доступ доби НТР сприяв активному удосконаленню існуючих транспортних засобів. Це, у свою чергу, прискорило подальшу механізацію та автоматизацію виробничих процесів, підвищення продуктивності праці, зменшення частки фізичної праці, зменшення витрат паливно-енергетичних ресурсів на транспортування одиниці вантажу [5, с. 2].

На початку семирічки (у 1959–1960 рр.) почала працювати автомобільна промисловість України. Побудовані в Україні автомобільні заводи різного профілю – Кременчуцький, Львівський, Запорізький та Луцький – забезпечили значне поповнення автопарку республіки [12, с. 19]. У 1970 р. в Україні вже було випущено 115,6 тис. автомобілів, у тому числі 28,8 тис. вантажних машин та автобусів [3, с. 13].

Автомобілебудування прогресувало навіть у зовсім новому для нього регіоні – на Волині. Так, Луцький автомобільний завод Мінавтопрому ввійшов до складу виробничого об'єднання «Запорізький автомобільний завод «Комунар» почав спеціалізуватися на випуску чотиримісних вантажопасажи́рських автомобілів підвищеної прохідності ЛуАЗ-696М. На заводі, вже в 1979 р. було задіяно 41 тис. кв. м виробничих площ. Тут працювало 3,5 тис. чоловік, які у 1979 р. мали виготовити 11 тис. машин [12, с. 19].

Виробництво автомашин на підприємствах України комплектується виробами, вузлами, агрегатами по 4500 найменувань для виготовлення 320 видів машин на суму 56,8 млн крб.

У цілому ж автомобільна промисловість країни забезпечувала поставку автотранспорту вантажопідйомність: 0,3-0,5 т, 0,8 т, 1 т, 1,5 т, 2,5-3 тт, 4-5 тт, 8 т, самоскидів вантажопідйомністю 2,5 т, 3,5-4,5 тт, 8 т, 15 т, 27-30 тт; автопоїздів на основі сідельного тягача та напівпричепа вантажопідйомністю 5-6 т, 9-10 тт, 16 т, 16-20 тт, особливо великогазових спеціальних кар'єрних самоскидів – 25 т, 60 т цілу гаульз автомобілів підвищеної прохідності вантажопідйомністю 0,3-0,5 т, 0,8 т, 1,2 т, 2 т, 3-3,5 т, 5-6 т, 9 т, а також спеціальних автомобілів (бетоновози-міксері, тощо) вантажопідйомністю 2,5-3 т, 4-5 т, 8 т [3, с. 13].

У цілому в 1970 р. в Україну було поставлено 29929 вантажних, 14611 легкових авто, 7365 автобусів, 46343 тракторів, 9666 автопричепів, 35715 тракторних причепів, 1488 автотракторних двигунів, 12960 спецавтомобілів [10, с. 3].

Удосконалювалися і методи експлуатації рухомого складу автомобільного транспорту. Це знову ж таки було в значній мірі кардинальними змінами

його якісного складу. Адже експлуатувалися бортові автомобілі вантажопідйомністю 1,5-3 т, то на кінець 1960-х рр. вантажний парк Мінавтошосдоро УРСР характеризувався такою структурою автомобілів: бортові – 50,5%, спеціальні – 6,9%, самоскиди – 25,5%, сідельні тягачі – 3,9%, фургони – 8,1%, малотоннажні – 3,5%, вантажні таксомотори – 1,5%. Що ж до загальної кількості парку вантажних автомобілів, то він зріс у 4 рази [1, с. 64].

Загальна структура рухомого складу і надалі удосконалювалася за рахунок поповнення автопарку республіки самохвалами, великовантажними та спеціалізованими автомобілями [9, с. 7]. Завдяки цьому у вантажному парку автотранспорту загального користування частка автомобілів із універсальною платформою в 1982 р. знизилася до 38,8% [5, с. 13].

Розширювалися масштаби переведення автопарку на більш економічні дизельні двигуни та використання в якості палива природного стисненого зрідженого газу [10, с. 22].

Завдяки цьому питома вага вантажних автомобілів із дизельними двигунами на початку 1980-х рр. складала в загальній кількості рухомого складу вже 17,3% [5, с. 13].

Однак, темпи оновлення і поповнення автопарку на початку 1980-х років знизилися. Так, протягом 1981-1982 рр. автопарк республіки поповнився 21,1 тис. нових більш ефективних та продуктивних типів рухомого складу. Однак план їх надходження складав 25,6 тис. [2, с. 5].

Цікаво зазначити, що у порівнянні з вантажним автопарком США парк загального користування Української РСР відрізнявся більшою вантажопідйомністю та більш високою інтенсивністю експлуатації. Так, середня вантажопідйомність автотранспортного засобу в Мінавтошосдоро УРСР у 1,66 рази була вищою, ніж у США, а продуктивність 1 списочної автотонни була вищою у 2 рази, а відповідно і виробіток 1 автомобіля був вищим у 3,3 рази [5, с. 13].

Середня вантажопідйомність 1 автомобіля в 1970-х рр. складала 3,7 т. Лише за 1971–1975 рр. кількість вантажних автомобілів у республіці збільшилася на 16,8%, а загальна вантажопідйомність – на 26,6%, отже, середня вантажопідйомність 1 автомобіля зросла на 8,4% [3, с. 2].

Загалом, середня вантажопідйомність по народному господарству України зростала і в подальші роки. Так, в цілому протягом 1971–1985 рр. вона зросла на 22%, при цьому по Мінавтошосдоро ще більше – на 27% [18, 6]. У 1980-х рр. продовжували зростати обсяги перевезення і великогабаритних та великогазових вантажів – вагою до 35 т [4, с. 6].

Завдяки збільшенню кількості та одиничної вантажопідйомності нових автомобілів оснащених дизельними двигунами вдвічі зросли провізні можливості дизельного автопарку, який у 1980-х рр. виконував вже 38% всього вантажообігу [5, с. 6]. В цілому за роки 11 п'ятирічки вантажопідйомність парку дизельних автомобілів у республіці збільшилася у 1,8 рази [8, с. 111]. Так, у 1987 р. дизельним парком виконувався вантажообіг в обсязі 645 млн т/км [7, с. 54].

Що ж до розширення зони застосування газобалонних автомобілів Міністерством автотранспорту Української РСР було виготовлено 25 пересувних газонаповнювальних станцій [9, с. 111].

Підвищувалася середня місткість автобусів. У 1983 р. частка автобусів середньої місткості становила 32,5%, а великої – 37,2% від загальної кількості автобусного парку [5, с. 13].

За рахунок впровадження професійних технологічних процесів на вантажних автостанціях в Одесі, Львові, Києві, Вінниці коефіцієнт використання пробігу транспортних засобів підвищився на 14%, простої зменшилися на 17%, економічний ефект дорівнював майже 100 тис. крб. [1, с. 25].

Впроваджувалася і система централізованого управління технічним обслуговуванням (ТО) та поточним ремонтом автомобілів на підприємствах Мінавтотрансу УРСР. Питома вага автопідприємств з цією системою управління в загальній кількості підприємств з кількістю автомобілів понад 200 одиниць у 1983 р. складала вже 61%. В експлуатацію було введено 678 постів комплексної механізації ремонтних робіт із впровадженням прогресивних технологічних процесів та технічних засобів. Проте рівень використання ручної праці залишався все ж надто високим, адже відсоток механізації ремонтних робіт становив у 1983 р. усе ще лише 33,5% [5, с. 14].

Проте і за цих умов за даними колегиї Міністерства автомобільного транспорту та шосейних доріг УРСР щороку в Україні виконувався капітальний ремонт 13 тис. автомобілів, 6,8 тис. агрегатів, 6,7 тис. двигунів, виготовлялося на 5595,5 тис. крб. запчастин [2, с. 90].

Важливим елементом впровадження досягнень науково-технічного прогресу в автотранспорті було використання раціоналізаторських пропозицій, що давало помітний економічний ефект. Так, ще у 1960 р. лише 12 обласними правліннями при сприянні членів НТО було впроваджено 6724 раціоналізаторських пропозицій. Це дало економію – 20 млн крб. Так, дише членами НТО Львівського обласного правління за 1960 р. було внесено 391 пропозиція, від впровадження яких було отримано 1145,7 тис. крб. економії [7, с. 17].

Широке поширення практика залучення раціоналізаторів-членів науково-технічних об'єднань знайшла в області впровадження нової техніки у дорожнє будівництво, в тому числі при спорудженні доріг із твердим покриттям, що обумовлювалося значними відмінностями місцевих умов, як, то приміром природні особливості гірського Криму, Карпат чи заболоченого Полісся. За Українським республіканським правлінням НТО, у 1964 р. – на підприємствах Міністерства автомобільного транспорту та шосейних доріг УРСР серед багатьох раціоналізаторських пропозицій особливо ефективними були роботи по розробці рецептури виготовлення та технології застосування бітумних емульсій, а також практичного їх використання при будівництві та ремонті доріг з різним наповненням поверхневого покриття. Велика роль у вирішенні цього завдання належала колективу відділу чорних покриттів Укрдортрансу НІІ на чолі з кандидатом технічних наук Єгоровим. У 1964 р. ними був розроблений метод отримання емульсій з бітумів будь-якого родовища, що значно підвищувало можливості застосування емульсій. Діючи за їхніми рекомендаціями, позитивних результатів у використанні емульсій досягли Черкаське та Київське облдоруправління, а також трест Укрдор № 1, які будували на рік по 25-35 км дорожніх покриттів із застосуванням емульсій [7, с. 12].

У 1970-х рр. обласні правління НТО об'єднували в середньому 48 первинних організацій НТО, 3 тис. дійсних членів, 45 організацій та підприємств були їх юридичними членами. При обласних НТО працювали секції – дорожня, автомобільна, безпеки руху, рада молодих спеціалістів. Плани роботи включали такі основні напрямки: здійснення практичної допо-

моги в складанні проектно-кошторисної документації для будівництва об'єктів, проведення семінарів по технічній безпеці, підготовка та проведення технічного навчання, організація практичного ознайомлення з новими методами шляхового будівництва. Дійсні члени НТО сплачували членські внески, гроші зберігалися на рахунку місцевого комітету профспілки [4, с. 2]. Про розвиток раціоналізаторського руху серед автомобілістів свідчать матеріали наступної таблиці.

Таблиця № 1

Розвиток мережі науково-технічних товариств системи Мінавтотрансу УРСР на середину 1970-х років

Обласні науково-технічні товариства	Кількість первинних організацій НТО
Вінницьке	40
Волинське	27
Ворошиловградське	76
Дніпропетровське	95
Донецьке	140
Житомирське	65
Закарпатське	38
Запорізьке	53
Івано-Франківське	43
Київське	124
Кіровоградське	28
Кримське	75
Львівське	89
Миколаївське	58
Одеське	92
Полтавське	44
Рівненське	34
Сумське	34
Тернопільське	39
Харківське	83
Херсонське	42
Хмельницьке	54
Черкаське	60
Чернівецьке	25
Чернігівське	58
Всього	1516

Джерело: [1; 5]

Як видно із наведених вище матеріалів, принаймні організаційно раціоналізаторський рух автомобілістів мав поширення практично по всій Україні. Протягом 1960-х рр. кількість раціоналізаторських пропозицій стабільно зростала. Так, на Київському ремонтно-будівельному заводі рухомого транспорту ім. Держинського у 1962 р. надійшла 71 раціоналізаторська пропозиція, то в 1963 р. – 80, а в 1964 р. – уже 160 [3, с. 15].

Раціоналізаторські пропозиції надходили і значною мірою втілювалися і в галузі обслуговування транспортних засобів. Зокрема, раціоналізаторська робота активно проводилася в організаціях Київського тресту «Авторембуду». Лише у I півріччі 1978 р. у ній взяли участь 105 осіб. Усього було подано 112 раціоналізаторських пропозицій, і що важливо з них 82 були швидко впроваджені у виробництво. Економічний ефект від використання склав 74,03 тис. крб. [6, с. 129].

За даними Українського республіканського правління НТО, щороку на автотранспорті раціоналізатор-

ські пропозиції вносили понад 7 тис. осіб. Ефект від їх впровадження становив понад 1,6 млн крб. [3, с. 15].

Однак поряд із помітними позитивними зрушеннями на автотранспорті спостерігалися і значні недоліки у справі технічної реконструкції галузі.

Варто, насамперед, наголосити на тому, що структура вантажного парку, яка в свою чергу визначалася за типами машин, що випускалися вітчизняною промисловістю, не відповідала вимогам високопродуктивної та економічної роботи автомобільного транспорту. В цілому в автомобільному парку значно переважали автомобілі середньої вантажопідйомності, і разом із тим відчувалася гостра нестача автомобілів малої (0,5-2,0 т) та великої (понад 5 т) вантажопідйомності. Так, частка автомобілів середньої вантажопідйомності досягла – 87,5% замість необхідних не більше 45%. Одночасно питома вага автомобілів малої вантажопідйомності складала лише 7% замість оптимальних 28-30% [11, с. 13].

Така вкрай викривлена структура рухомого складу автоматично вела до недовикористання вантажопідйомності основної маси автомобілів при перевезеннях значної кількості дрібних партій вантажів. Зрозуміло, що при масових перевезеннях вантажів потрібно було задіяти непомірно велику кількість автомобілів. Саме цей негативний чинник став одним із головних чинників низької продуктивності праці на автотранспорті. Адже це об'єктивно обумовлювало до значних перевитрат палива, зносу автошин і в кінцевому підсумку до завищеної собівартості перевезень. Порівняння структури вантажного парку автомобілів в Україні з європейськими країнами переконливо показувало на необхідність підвищення в ньому питомої ваги автомобілів великої та малої вантажопідйомності. Так, автомобілі середньої вантажопідйомності в автопарку Франції складала 15,5%, у ФРН – 32%. За розрахунками економістів виправлення ситуації принесло б державі щорічну економію до 60 млн крб. [5, с. 65].

Варто також зазначити і таке. Нераціональне збільшення парку великовантажних автомобілів із дизельним двигуном підвищеної потужності спричинило швидкі структурні зміни в споживанні рідкого палива. Зокрема, за 1960–1975 рр. загальні витрати дизельного палива збільшилися у 11 разів. Його частка, що витрачалася на перевезення, в загальному споживанні рідкого палива автомобільним транспортом збільшилася з 3,6 у 1960 р. до 9,4% у 1975 р. [7, с. 23]. Однак водночас питома вага в загальному вантажообігу автотранспорту парку дизельних автомобілів лишалася незначною – 0,9% [2, с. 54].

Це більш ніж переконливо свідчить про вкрай нераціональну структуру та практику експлуатації автомобільного парку.

До цього вело і те, що питома вага автопричепів у загальному парку вантажних автомобілів становила 5,3%, тоді як у США – 47%, а у ФРН – навіть 70%. Розрахунки свідчили, що підняття цього показника лише до 20% дало б змогу виконувати перевізну роботу в обсязі 1,2 млрд ткм, а застосування тягачів з напівпричепами та автопоїздів – підвищити продуктивність праці більш ніж у 2 рази [6, с. 8].

Низьким був і відсоток спеціалізованого рухомого складу. Наприклад, у 1981 р. у Вінницькому автоуправлінні налічувалося лише 15,2% таких автомобілів, у Полтавському – 21,3%, у Волинському – 25% [7, с. 5]. Не надходили спеціалізовані автомобілі, пристосовані для перевезення масових вантажів, – будматеріалів, металопродукції, товарів торговельної мережі. Так, з вантажних автомобілів, які виготов-

лялися промисловістю для народного господарства у 1966 р., на автомобілі зі спеціальними кузовами припадало лише 3% [1, с. 65]. Спеціалізований рухомий склад (цементовози, металовози, борошновози, хлібні фургоони) часто виготовлявся просто на автотремонтних заводах, дрібних підприємствах різних галузей промисловості, а іноді навіть безпосередньо на автопідприємствах. У результаті цього якість таких спецмашин була низькою, а їхня вартість – надто високою.

Повільно розвивався автобусний парк республіки. Фактично не випускалися міські автобуси великої місткості та потужні комфортабельні міжміські автобуси, що спеціально прилаштовані для поїздок на далекі відстані. Вже самі конструкції автобусів не задовольняли вимоги нормального перевезення пасажирів та значно поступалися закордонним зразкам. Та і в цілому нестача автобусів негативно впливала на організацію пасажирських перевезень. Адже якщо в Англії 1 автобус припадав на 640 жителів, у США – на 1200, то в УРСР – на 5 тис. жителів [5, с. 66]. Показник, у негативному, звісно, плані, більш ніж красномовний.

У цілому у зазначений період для автомобільного транспорту Української РСР були характерні низькі темпи оновлення автопарку, які не перевищували 6-8% у рік при мінімальній потребі 10-12%. Це неухильно вело до його старіння, збільшення витрат запчастин на ремонт та експлуатацію автомобілів [8, с. 11]. На кінець періоду 1970–1985 рр. більш 28% рухомого складу автомобільного парку Української РСР цілком обґрунтовано підлягало списанню у зв'язку із перевищенням нормативного пробігу [1, с. 10].

Варто зазначити, що невчасне поповнення автопарку республіки значною мірою було пов'язано із хронічним недофінансуванням галузі. Так, у доповіді В. Щербицького на березневому (1986 р.) пленумі ЦК КПУ Кременчуцький автозавод було піддано критиці через затягнуті терміни реконструкції та переходу на освоєння нових моделей великовантажних автомобілів (реконструкція тривала 18 років і не була завершена у поточній п'ятирічці). Однак комісія спеціалістів, яка працювала на заводі у квітні-травні 1986 р., зробила висновок, що для переходу на випуск нових автомобілів потрібні були додаткові капіталовкладення обсягом не менше 13 млн крб. замість намічених для цього 5,5 млн крб. Було вирішено виділити всю необхідну суму. Однак при розбивці надходження капіталовкладень по рокам їхній обсяг значно зменшився, і за 3 роки знову було недо-введено 3,85 млн крб., що і не дозволило вчасно ввести в дію вкрай необхідні заводу об'єкти, у тому числі 32 автоматичні лінії та обладнання [8, с. 4].

Ніяк не можна оминати і таку важливу проблему, як недоліки в самій конструкції автомобілів. Значною мірою саме через це вітчизняні автомобілебудівельні підприємства давали гарантію на пробіг нових автомобілів до 25 тис. км, тоді як фірма «Форд» (США) гарантувала пробіг нових моделей вантажних автомобілів у розмірі до 160 тис. км [5, с. 67]. З цього приводу в таємній інформації члена ЦК КПУ Г. Єфименко на ім'я В. Щербицького у жовтні 1984 р. зазначалося, що «Відставання показників економічності автомобілів, що випускаються в нашій країні, від кращих моделей світового рівня дуже значне і тривалий час не скорочується. Відбувається це внаслідок недоліків у конструкції самих автомобілів та недосконалості термодинамічних процесів у двигунах. У результаті на одиницю транспортної роботи, не рахуючи великих втрат через незадовільну органі-

зацію перевезень, витрачається нафтопродуктів мінімум на 20-30% більше, ніж у розвинутих капіталістичних країнах при ще більшій кількості шкідливих викидів в атмосферу» [9, с. 3].

Незадовільним був стан речей і в авторемонтній галузі автомобільного транспорту. Так, у 1960-х рр. із 29 промислових підприємств галузі саме 3 авторемзаводи постійно не виконували державний план з валової продукції [8, с. 2]. У довідці промислово-транспортного відділу ЦК КПУ про роботу авторемзаводів у 1962 р. вказувалося, що Дніпропетровський авторемзавод виконав план з валової продукції на 93,8%, з товарної продукції – на 95,1%, а Олександрівський – план з валової продукції виконав на 97,5%, з товарної продукції – на 94,7% [3, с. 1-2]. Таке становище було обумовлено тим, що завдання зі зростання продуктивності праці на цих підприємствах було виконане лише на 93,9%. Причини цього були самі різні. Так, через нестачу робочої сили (токарів) обладнання механічного цеху ключової ланки відновлення деталей працювало в 1 зміну, а це зривало роботу всіх цехів по зборці агрегатів, двигунів та автомобілів у цілому. Неналежним чином було поставлено й оперативне планування та ув'язка роботи цехів. Низькою була і культура організації виробничих процесів, особливо у демонтажно-моячому, ремонтно-кабінному цехах. Виділені ж фонди на матеріально-технічне забезпечення авторемзаводів з низки важливих позицій забезпечували потреби лише у 60-70% [2, с. 7].

У подальші роки ситуацію із організацією авторемонту не вдалося значно поліпшити. Так, на початок 1980-х рр. сумарна потужність 6 ремонтних заводів УРСР складала 1700 ремонтів на рік при потребі 2780 ремонтів [1, с. 2].

Негативним моментом у запровадженні науково-технічного прогресу було й незадовільне забезпечення ремонтно-експлуатаційних потреб автотранспорту. Відділом запчастин та гаражного обладнання УГПАТ здійснювалося забезпечення УРСР запчастинами до важких тракторів, великовантажних автомобілів, комунальних машин, продукцією мотовелопрому та електрообладнання щороку здійснювалося на суму понад 7,9 млн крб., запчастини поставлялися споживачам УРСР 78 заводами-виробниками. Лише запчастин до тракторів, автомобілів та сільськогосподарських машин сільське господарство УРСР отримувало на суму понад 3 млн крб. [3, с. 1]. Проте ці обсяги задовольняли потреби підприємств у запчастинах в середньому лише на 20% [2, с. 171]. З цього приводу заступник голови Ради Міністрів УРСР І. Степаненко у лютому 1980 р. у телеграмі до Ради Міністрів СРСР повідомляв, що в Україні склалися важке становище із підготовкою збиральних комплексів, які спиралися на автомобільні пристрої та компоненти до польових робіт: поставка запчастин по контрактним зобов'язанням минулого року була виконана лише на 70%, а у новому році ще й не розпочалася. Неодноразові звернення до союзних органів були безрезультатні [3, с. 45].

Як повідомляв в інформації до ЦК КПУ заступник голови Ради Міністрів УРСР Ю. Коломієць, в Україні через незабезпеченість шинами влітку 1980 р. простоювало близько 40 тис. одиниць техніки працюючих вантажівок, 20 тис. тракторів та значна кількість причепів. При нормативній річній потребі 1746 тис. шин для вантажних автомобілів було видано лише 1261 тис. При цьому нових шин видано було лише 983 тис. одиниць проти 1050 тис. минулого року. Так, навіть для сільськогоспо-

дарських машин виділено було 823 тис. шин при потребі – 1076 тис. [8, с. 48].

Стримуючим фактором у технічній реконструкції автомобільно-транспортного комплексу виступав також і недостатній рівень механізації вантажно-розвантажувальних робіт на автотранспортних підприємствах. Так, відповідний аналіз, проведений Ю. Збандутом та В. Долганенком, показав, що за десятиріччя (1961–1971 рр.) рівень механізації цих робіт зріс всього лише на 6%. І це тоді як обсяг вантажних перевезень збільшився у 1,7 рази. На цих роботах були задіяні понад 700 тис. осіб, а витрати на навантаження та розвантаження щороку склали понад 30% загальної вартості доставки вантажів автотранспортом [8, с. 19]. Причин, які вели до такого стану речей, було кілька: застаріла система перевезень багатьох видів вантажів у вигляді окремих одиниць; різноманітність тари та упаковки, що перешкоджало пакетизації вантажів, незадовільний стан складського господарства; недосконале підйомно-транспортне устаткування та рухомий склад; відсутність належної організації вантажно-розвантажувальних робіт. Ефективну роботу автотранспорту все більше стримувало і те, що практично всі головні українські дороги загальнодержавного значення як меридіального, так і широтного напрямів були перевантажені. Фактично інтенсивність руху на опорній мережі доріг на деяких ділянках у рази перевищували їхню максимальну пропускну здатність, особливо це давалося в знаки на підходах до великих міст і промислових центрів [4, с. 13]. Подальше нарощення потоків на цих напрямів без їх реконструкції було пов'язано із ще більшим зниженням швидкості та погіршенням безпеки руху. Як наслідок, це вело до подальшого зростання транспортних витрат, так як саме на опорній мережі доріг реалізовувалося 75% обсягів перевезень та 80% пробігу автотранспорту. У зв'язку з цим виникла гостра потреба провести реконструктивні заходи з покращення проїзної частини доріг до нормативних величин згідно з присвоєними цим дорогам категоріями. Такої реконструкції вже на середину 1980-х рр. потребували 47% доріг II категорії та 89% доріг III категорії [4, с. 13].

У цілому варто визнати, що протягом 1960–1980-х рр. автотранспортна галузь Української РСР отримала значний імпульс для подальшого розвитку, пов'язаний із активним впровадженням досягнень науково-технічного прогресу. Однак у процесі технічної реконструкції автотранспорту все більш відчутно давало про себе знати поступове накопичення низки негативних чинників: повільне підвищення питомої ваги великовантажних автомобілів та збільшення у загальній чисельності парку економічних автомобілів вантажопідйомністю менш 2-х т; недостатні темпи підвищення питомої ваги спеціалізованих автомобілів; повільне впровадження великовантажних автопоїздів; розпорошення більшості загальноукраїнського автомобільного парку по дрібних відомчих автопідприємствах. Все це послаблювало матеріально-технічну базу автомобільного транспорту, загальмувало його ефективне використання та заважало подальшому технічному розвитку галузі.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Цветов Ю.М. Проблеми удосконалення координації роботи залізничного і автомобільного транспорту в пунктах їх взаємодії // Питання розвитку усіх видів транспорту в Українській РСР / За заг. ред. Л.В. Шульгіна. – К.: Держплан УРСР, 1972. – С. 130-141.

2. Захаров А.Г. Транспорт України. – К.: Знання, 1974. – 46 с.
3. Шульпин Л. Транспорт Украины в единой транспортной системе страны. – К.: Знание, 1972. – 30 с.
4. Лысенко Ю.Я., Козак М.Т. Региональные проблемы развития транспорта Украинской ССР. – К.: Знания, 1982. – 20 с.
5. Научно-технический прогресс на транспорте Украинской ССР / Подгот. М.П. Козаком. – К.: Знание, 1985. – 23 с.
6. Братченко И.И. Развитие автомобильного транспорта на Украине за 50 лет Советской власти. – К.: Украинский НИИТИ, 1967. – 14 с.
7. Голобородкин Б.М., Скорик А.П. Совершенствование планово-экономической деятельности на автомобильном транспорте. – К.: Знание, 1983. – 15 с.
8. Збандут Ю.С., Долганенко В.Ф. Перспективні напрямки механізації вантажно-розвантажувальних робіт на автомобільному транспорті // Прогресивні методи перевезень народногосподарських вантажів. – К.: Знання, 1971. – С. 19-22.
9. Гурнак В. Важный резерв снижения транспортных издержек // Экономика Советской Украины. – 1977. – № 10. – С. 81-84.
10. Лысенко Ю.Я., Гурнак В.Н. Транспорт республики в 12 пятилетке. – К.: Техника, 1986. – 199 с.
11. Цветов Ю.М. Транспортная система Украинской ССР и координация работы различных видов транспорта. – К.: Знание, 1974. – 148 с.
12. Характеристика деятельности Луцкого автозавода (1979) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 1949. – Арк. 19.

УДК 330.1:658

Гринчук Ю.С.

*кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри менеджменту*

Білоцерківського національного аграрного університету

СТРУКТУРА ВИРОБНИЧО-РЕСУРСНОГО ПОТЕНЦІАЛУ АГРАРНИХ ПІДПРИЄМСТВ ТА УПРАВЛІННЯ ЇЇ УДОСКОНАЛЕННЯМ

У статті виявлено особливості структури виробничо-ресурсного потенціалу аграрних підприємств, визначено основні складники та властивості їх відтворення, виявлено проблеми ресурсокористування та розроблені заходи щодо їх вирішення. Обґрунтовані управлінські рішення щодо удосконалення структури виробничо-ресурсного потенціалу на засадах ресурсної концепції. Особливе значення приділено модернізації матеріально-технічним ресурсам на інноваційних засадах.

Ключові слова: аграрні підприємства, структура, виробничо-ресурсний потенціал, удосконалення, інновації, модернізація, матеріально-технічні ресурси, трудові ресурси, управління.

Гринчук Ю.С. СТРУКТУРА ПРОИЗВОДСТВЕННО-РЕСУРСНОГО ПОТЕНЦИАЛА АГРАРНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ И УПРАВЛЕНИЕ ЕЕ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕМ

В статье выявлены особенности структуры производственно-ресурсного потенциала аграрных предприятий, определены основные составляющие и свойства их воспроизведения, выявлены проблемы ресурсопользования и разработаны мероприятия по их решению. Обоснованы управленческие решения по совершенствованию структуры производственно-ресурсного потенциала на основе ресурсной концепции. Особое значение уделено модернизации материально-техническим ресурсам на инновационных принципах.

Ключевые слова: аграрные предприятия, структура, производственно-ресурсный потенциал, совершенствование, инновации, модернизация, материально-технические ресурсы, трудовые ресурсы, управление.

Grinchuk Ju.S. THE STRUCTURE OF PRODUCTION-RESOURCE POTENTIAL OF AGRICULTURAL ENTERPRISES AND MANAGEMENT OF ITS IMPROVEMENT

The article reveals the peculiarities of the structure of production and resource potential of agricultural enterprises. The main components and properties of their reproduction. The problems identified resource use, and developed measures to address them. Informed management decisions to improve the structure of production and resource potential on the basis of the resource concept. Of particular importance is paid to the modernization of material and technical resources on innovative principles.

Keywords: agricultural enterprise, structure, production and resource potential, improvement, innovation, modernization of material and technical resources, labour resources, management.

Постановка проблеми. Найголовнішою з особливостей функціонування сучасних агроформувань є недосконалість їхнього виробничо-ресурсного потенціалу, його структури і темпів відтворення. Це зумовлено складним фінансово-економічним становищем більшої частини суб'єктів господарювання та втратами ресурсів під час здійснення аграрної реформи з порушенням принципів соціальної справедливості. Важливою проблемою на сучасному етапі розвитку аграрної економіки в Україні є, отже, обґрунтований пошук напрямів ефективного використання уже наявних виробничих ресурсів сільського господарства, а також формування виробничо-ресурсного потенціалу, який необхідний для виробництва великих обсягів сільськогосподарської продукції. Формування в аграрних підприєм-

ствах раціонального виробничо-ресурсного забезпечення та його ефективного відтворення належить до актуальних завдань їх функціонування та стратегічного розвитку на перспективу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми виробничо-ресурсного забезпечення аграрних підприємств присвятили свої праці багато вітчизняних та зарубіжних науковців, а саме – В. Амбросов, П. Саблук, М. Федоров, Г. Підлісецький, О. Богуцький, А. Даниленко, С. Волощук, І. Бузько, Р. Білоусов, О. Гуртов, В. Тарасова, С. Мельник, В. Месель-Веселяк, О. Ульянченко. Питання виробничо-ресурсного забезпечення процесу відтворення на макrorівні досліджували вітчизняні вчені П. Гайдучський, М. Дем'яненко, І. Охріменко, В. Ситник. Нині існує багато підходів щодо ефективного управ-