

УДК 354.1

Досвід державного управління автомобільними перевезеннями в УРСР

В.А. БАЛІН

Дніпропетровський регіональний інститут державного управління
Національної академії державного управління при Президентіві України,
м. Дніпропетровськ, Україна, E-mail: balinv1@rambler.ru

Авторське резюме

У статті досліджуються основні аспекти державного управління автомобільними перевезеннями в СРСР, зокрема в Українській РСР. Завдяки вдосконаленню виконання автомобільних перевезень забезпечувались ефективно виробництво й обіг продукції промисловості та сільського господарства, задовольнялись потреби народного господарства та населення.

Проаналізовано особливості правового регулювання здійснення державного контролю. В основу аналізу на різних етапах розвитку українського суспільства покладено вивчення системи управління автомобільними перевезеннями, форм і методів діяльності органів регулювання, механізмів координації та взаємодії у сфері такого контролю на автомобільному транспорті загального користування.

Розкрито порядок становлення системи державного управління органами контролю у сфері функціонування автомобільного транспорту в Україні, що пройшов тривалий шлях становлення. Врахування цих процесів, подій, безумовно, впливало й надалі впливатиме на подальший розвиток економіки держави.

Ключові слова: транспорт, державне управління, контроль, безпека, автомобільні перевезення, ліцензування, дорожньо-транспортні пригоди, модель управління.

Government experience of road transportation in the USSR

V.A. BALIN

Dnipropetrovsk regional institute of public administration of National
academy for public administration under the President of Ukraine,
Dnipropetrovsk, Ukraine, E-mail: balinv1@rambler.ru

Abstract

The article deals with the basic aspects of public administration of road transportation in the Soviet Union, particularly in the Ukrainian SSR. With improved performance of road transport was provided efficient production and turnover of industry and agriculture, national economy needs are met and population.

Peculiarities of legal regulation of state control are analyzed. The basis of the analysis at different stages of development of Ukrainian society assigned management study road transportation, forms and methods of operation of the regulatory mechanisms of coordination and cooperation in such control in road transport.

Reveals the order of a system of public administration bodies in monitoring the functioning of road transport in Ukraine, which a long way went making. The account of the facts of these processes, events certainly influenced and continue to influence the further development of the sector of the state economy.

Keywords: transport, governance, control, safety, road transportation, licensing, traffic accidents, management model.

Постановка проблеми. Моделі управління галуззю автомобільного транспорту постійно змінювались протягом усього періоду її становлення шляхом створення, реорганізації або ліквідації органів державного управління. Механізм контролю є однією з важливих функцій управління діяльністю

© В.А.Балін, 2014

суб'єктів підприємницької діяльності всіх форм власності. За теорією управління механізм контролю відноситься до зворотного зв'язку і на «виході» (кінцеві результати господарської діяльності суб'єктів) відстежує рівень виконання вимог нормативно-правових актів на «вході».

Одним із найважливіших кінцевих результатів господарської діяльності автомобільних перевізників є гарантування безпеки перевезень пасажирів та вантажів. Наприкінці 1922 р. було утворено СРСР, до складу якого увійшла й Українська РСР. У Радянському Союзі надавалося велике значення розвитку транспорту як однієї з основних ланок єдиного народногосподарського комплексу країни і аналіз накопиченого досвіду має важливе значення для сьогодення.

Аналіз досліджень і публікацій. Відстеження в засновницьких документах (статутах, положеннях тощо) взаємоузгодженості цілей, завдань, повноважень, структури, систематизації функцій органів державного управління в сфері автомобільного транспорту (планування, організація, мотивація та контроль) з їх закріпленням за відповідними виконавцями свідчить про необхідність розв'язання за допомогою механізмів державного управління питання різної спрямованості інтересів держави як власника основних фондів і захисника прав та свобод громадян.

Ці питання розглядалися з урахуванням теоретичного доробку таких учених, як: В.Б. Авер'янов, С.С. Алексеев, Д.М. Бахрах, Ю.П. Битяк, П.П. Волков, В.М. Гаращук, В.К. Гіжевський, Т.О. Гуржій, Е.Ф. Демський, Є.В. Додін, Л.В. Коваль, В.К. Колпаков, О.В. Кузьменко, Д.М. Лук'янець, В.П. Могила, А.М. Редзюк та ін.

Мета дослідження. Метою статті є аналіз основних аспектів державного управління автомобільними перевезеннями в УРСР.

Виклад основного матеріалу. В царській Росії практично не існувало ні автомобільної промисловості, ні автомобільного транспорту як організації

(відомства). Першим офіційним документом Радянської держави, що мав відношення до автомобільного транспорту, був наказ від 13 січня 1918 р. № 27 Народного Комісаріату з воєнних справ. Цим наказом у Наркоматі був створений Центральний автотранспортний відділ, що виконував функції управління автотранспортом новоутвореної держави робітників і селян [13, С.6].

У травні 1918 р. декретом Ради Народних Комісарів «Про реорганізацію та централізацію автомобільного господарства республіки» вирішення всіх питань, які відносяться до автомобільного транспорту, було зосереджено в Центральній автосекції Вищої ради народного господарства (ВРНГ), що покляло початок централізованому керівництву автомобільним транспортом і створило передумови для розвитку автомобільних перевезень в подальшому. У жовтні 1921 р. при Наркоматі шляхів сполучень (НКШС) організовується Центральний комітет з перевезень, на який покладалось складання плану перевезень з усіх видів транспорту, у тому числі й автомобільного. Це був важливий крок на шляху до створення та розвитку єдиної транспортної системи країни [12, С. 34 - 35].

У 1922 р. за ініціативою Центрального комітету профспілки транспортних працівників у складі НКШС було створено Центральне управління місцевого транспорту (ЦУМТ), що стало центром з організації автомобільного транспорту та будівництва шосейних доріг. Уперше було введено оплату перевезень, встановлено систему тарифів, визначено порядок переведення організацій на господарський розрахунок. ЦУМТ об'єднав у своєму складі губтраввідділи (губернські транспортні матеріальні відділи) та автосекції, створені відразу ж після закінчення громадянської війни. Вони займалися при губернських радах організацією та комплектуванням автомобільних господарств [12, С. 35].

На ЦУМТ покладалось:

- розробка директивних та методичних вказівок по використанню автомобілів;

- інспектування і спостереження за їх роботою незалежно від їх відомчої належності;
- підвищення ефективності роботи рухомого складу;
- визначення типів машин, що підлягають ввезенню з-за кордону;
- підготовка рекомендацій щодо освоєння їх виробництва в країні;
- розробка вимог до автомобільного палива і мастильних матеріалів;
- проведення техніко-економічних аналізів для організації міських та міжміських автомобільних сполучень;
- розробка рекомендацій щодо впорядкування цін на автомобільні експлуатаційні матеріали;
- визначення вимог до автомобільних доріг;
- сприяння підготовці фахівців для автомобільного транспорту шляхом організації навчальних закладів та керівництво їх роботою;
- розробка програм та організація випробувальних пробігів з метою визначення всіх норм і вимірників роботи автомобілів;
- розробка раціональних методів поліпшення роботи автотранспорту і втілення в життя цих методів шляхом влаштування показових автогосподарств, постійних і пересувних виставок [13, С. 6-7].

У 1929 р. ЦУМТ був перетворений на Центральне управління шосейних і ґрунтових доріг та автомобільного транспорту при Раднаркомі СРСР (Цудортранс). Відповідно до постанови ЦВК і РНК СРСР від 3 червня 1931 р. Цудортранс став самостійною організацією з правами народного комісаріату, йому в союзних республіках були підпорядковані Главдортранси. 23 лютого 1930 р. РНК СРСР прийняв рішення про створення у складі Цудортрансу Всесоюзного об'єднання складської та транспортно-експедиційної справи (Союзтранс).

У 1932 р. до складу Цудортрансу увійшов Всесоюзний трест по виробництву гаражного і авторемонтного обладнання (ГАРО). У жовтні 1935 р. Цудортранс був переданий в НКВС СРСР, а Главдортранси РРФСР і союзних респуб-

лік ліквідовані. У 1936 р. Цудортранс припинив своє існування як «шкідницька» організація, і 3 березня 1936 р. постановою РНК СРСР автомобільний транспорт був підпорядкований Союзтранс, а шосейні дороги - Головному управлінню шосейних доріг (Гушосдор) при НКВС СРСР [13, С.8].

У 1938 р. при Раді Народних Комісарів УРСР організовано Головне дорожнє управління з дорожніми відділами в областях і районах. 29 травня 1939 р. вийшов закон про утворення в союзних республіках наркоматів автомобільного транспорту і в липні 1939 р. рішенням Раднаркому УРСР в Україні було створено Народний комісаріат автомобільного транспорту, а до кінця 1940 р. організовано обласні й міжобласні автомобільні трести. Наркомату були передані із різних відомств України 2 392 автомобілі, 1 436 коней, 1 046 возів, 890 саней, 44 гаражі на 965 машино-місць, спеціальні учбові заклади, а також авторемонтні заводи і авторемонтні майстерні в містах Києві, Харкові, Дніпропетровську, Маріуполі. На початок 1940 р. в наркоматі уже було 16 968 осіб працюючих, 5 239 автомобілів, 67 автобусів і 32 легкові таксомотори, а також 3 470 коней [9, С. 33].

У передвоєнні роки наркомат провів значну роботу щодо розширення мережі та поліпшення роботи підприємств з технічного обслуговування і ремонту автомобілів, завантаження порожніх автомобілів, підвищення ефективності роботи автотранспортних підприємств, підготовки кадрів водіїв, ремонтних робітників, інженерно-технічних працівників [8, С. 10-11].

У 1941 р. перед початком війни в Україні вже було 817 автобусів, 470 легкових таксомоторів. На початку війни Наркомат автотранспорту передав Наркомату оборони СРСР 95% справних вантажних, легкових автомобілів і автобусів, а решту терміново ремонтували і готували до передачі військам, були також передані всі авторемонтні заводи і майстерні разом з їх особовим складом. Протягом Другої світової війни Наркомат автомобільного транспорту призу-

пинив свою діяльність, відновивши її в лютому 1943 р. відразу після визволення від німецько-фашистських загарбників міста Харкова, а в січні 1944 р. – передислокувався у визволений Київ.

Автотранспортна галузь народного господарства України зазнала внаслідок війни величезних втрат. У квітні 1944 р. кількість діючих підприємств і організацій і тих, які відновили свою роботу, уже наблизилась до довоєнного рівня. Структура Наркомату включала 25 обласних автомобільних трестів і 3 республіканські трести – «Укравтотранспостач», «Укравторемонт» і «Укравтотранскадри», а також Центральний науково-дослідний інститут автомобільного транспорту, Дніпропетровський, Київський і Харківський автотранспортні технікуми.

25 травня 1946 р. Указом Президії Верховної Ради УРСР Народний комісаріат автомобільного транспорту був перетворений на Міністерство автомобільного транспорту УРСР. Усі підвідомчі наркомату організації і підприємства перейшли до Міністерства автомобільного транспорту. У тому ж 1946 р. було створено Київське міське автотранспортне управління, а в 1947 р. – Республіканський трест по використанню горючих газів в автотранспорті УРСР («Укравтогаз»).

Наступна реорганізація відбулась навесні 1953 р. 25 травня 1953 р. Міністерство автомобільного транспорту УРСР, Управління з транспортного освоєння малих рік при Раді Міністрів УРСР і Головне дорожнє управління при Раді Міністрів УРСР були об'єднані в одне міністерство – Міністерство дорожнього і транспортного господарства УРСР. До його складу були включені міжобласні та обласні автотрести, Київське міське автоуправління, республіканські трести «Укравторемонт», «Укравтогаз», «Укршляхбуд», «Мехземробіт», Дністровське та Стир-Горинське управління річкового транспорту, Київські суднобудівельні й судноремонтні заводи, Український державний інститут дорожнього і транспортного господарства «Укрдіпрошляхтранс» та Український дорожньо-тран-

спортний науково-дослідний інститут «УкрдортрансНДІ».

У складі центрального апарату міністерства були створені головні управління автоперевезень, експлуатації і ремонту доріг, річкового транспорту та інші підрозділи. Цей період визначений як час подальшого розвитку автомобільного транспорту, його виробничо-технічної бази, будівництва виробничих приміщень, під'їзних шляхів, придорожніх павільйонів, вокзалів, автостанцій [8, С 15].

Згодом Указом Президії Верховної Ради УРСР від 7 жовтня 1953 р. республіканське Міністерство дорожнього і транспортного господарства УРСР було реорганізовано в союзно-республіканське Міністерство автомобільного транспорту і шосейних доріг УРСР. Річковий транспорт був відокремлений як самостійна галузь народного господарства. В 1954 р. Міністерству автомобільного транспорту і шосейних доріг УРСР був переданий автомобільний транспорт Українського відділення Союззаготтрансу Міністерства заготівель СРСР у складі 294 автогосподарств із чисельністю автомобілів майже 13 тис. одиниць.

Відрізок у 10 років (1960 – 1970 рр.) відзначився як період підйому та інтенсивного розвитку автомобільного транспорту в Україні. Автотранспорт за ці роки виріс у велику галузь народного господарства, здатну вирішувати важливі народногосподарські завдання з перевезень пасажирів та вантажів. Зокрема пасажирообіг за цей період на автотранспорті загального користування збільшився у 4,7 раза [9, С. 36].

26 листопада 1968 р. Міністерство автомобільного транспорту і шосейних доріг УРСР було реорганізовано у республіканські міністерства – Міністерство автомобільного транспорту УРСР та Міністерство будівництва і експлуатації автомобільних доріг УРСР. У системі Мінавтотрансу УРСР увійшли 25 обласних виробничих управлінь автомобільного транспорту, Київські міські управління вантажного і пасажирського автотранспорту, Українське управління магістральних сполучень і транспортно-

експедиційного обслуговування, Головне управління промислових підприємств, управління навчальних закладів, Державний автодорожній науково-дослідний інститут [9, С. 34-35].

Зусилля міністерства в той час спрямовувалися на підвищення якості транспортних послуг і зміцнення правової основи у взаєностосунках між учасниками транспортного процесу. Крім того, роль координуючого органу мали виконувати Комісії з безпеки дорожнього руху, які були створені ще у 1967 р. на всіх рівнях виконавчих органів влади на підставі постанови Ради Міністрів СРСР від 29 листопада 1967 р. № 1029. До складу цих комісій входили керівники транспортних, дорожніх і проектних організацій, організацій житлово-комунального господарства, представники органів внутрішніх справ, народної освіти, а також члени профспілок.

Таким чином, поступово стала формуватися система спеціальних органів управління гарантуванням безпеки дорожнього руху на регіональному рівні. Проте основними вадами такої організації були: відсутність загальної стратегії (концепції) формування системи державного контролю на автомобільному транспорті, правової бази організації такого контролю з чітким визначенням його принципів, функцій, завдань, форм, методів здійснення, розмежування сфери впливу відповідних суб'єктів; недостатній рівень взаємодії контрольних органів у сфері надання транспортних послуг.

З метою вдосконалення планування, поліпшення організації перевезень народногосподарських вантажів і пасажирів, а також посилення дії господарського механізму на кінцеві результати діяльності підприємств і організацій транспорту, на виконання постанови ЦК КПРС і Ради Міністрів СРСР від 28 жовтня 1982 р. № 942, ЦК КПУ і Рада Міністрів УРСР 14 грудня 1982 р. прийняли постанову № 607, що формалізувала процес управління, зокрема, автомобільним транспортом. Найважливішим завданням Міністерства автомобільного транспорту УРСР, автотран-

спортних підприємств і організацій було повне задоволення потреб народного господарства і населення в перевезеннях вантажів і пасажирів з якнайменшими витратами і забезпечення потреб оборони країни. Розробка планів розвитку транспорту мала забезпечувати:

- комплексне планування перевезень і розвиток транспортної системи республіки на користь народного господарства і оборони, раціональне поєднання галузевого і територіального планування в ув'язці з планами виробництва, матеріально-технічне постачання і поставки на основі найефективнішого використання матеріально-технічної бази транспорту, а також досягнення високих кінцевих результатів господарської діяльності;

- збалансування потреб народного господарства і населення в перевезеннях і розвитку перевізних можливостей всіх видів транспорту;

- встановлення раціональних господарських зв'язків по поставках продукції з урахуванням мінімальних витрат на її транспортування;

- раціональний розподіл перевезень між видами транспорту і економічно обґрунтований розвиток перевезень вантажів у змішаних сполученнях;

- визначення оптимальних співвідношень у розвитку окремих видів транспорту, більш широке застосування нових видів транспорту, виходячи з економічної доцільності їх використання в межах республіки і в окремих економічних районах;

- широке впровадження досягнень науково-технічного прогресу на всіх видах транспорту, поліпшення експлуатаційної діяльності підприємств і організацій транспорту, спрямованої на забезпечення зростання продуктивності праці і якості транспортного обслуговування народного господарства і населення;

- ефективне використання основних фондів, матеріальних, трудових і фінансових ресурсів, економне витрачання палива, електроенергії, матеріалів, усунення втрат і непродуктивних витрат [5].

Показники п'ятирічного і річного планів по перевезенню вантажів і па-

сажирів, праці і соціального розвитку, фінансах, капітальному будівництву, впровадженню нової техніки, матеріально-технічному забезпеченню й інші показники затверджувались Міністерством автомобільного транспорту УРСР. При встановленні зазначених показників міністерством враховувались особливості експлуатаційної діяльності галузі і окремих підприємств і організацій, показник виконання п'ятирічного і річного планів. У цілях скорочення транспортних витрат у народному господарстві Держплан УРСР, Держпостач УРСР, міністерства і відомства УРСР зобов'язані були при розробці п'ятирічних і річних планів передбачати подальше вдосконалення транспортно-економічних зв'язків, скорочення обсягів нераціональних перевезень, упровадження нових видів транспорту, економічно обґрунтований розподіл перевезень по видах транспорту, вдосконалення організації перевізного процесу на основі впровадження передових методів роботи кращих колективів підприємств і організацій транспорту [5].

Міністерство автомобільного транспорту УРСР мало забезпечувати подальший розвиток господарського розрахунку на всіх рівнях управління на основі завдань п'ятирічного плану і довготривалих економічних нормативів. З одного боку, державою гарантувалося збільшення ресурсів, що залишалися у розпорядженні підприємств транспорту, у разі поліпшення кінцевих результатів господарської діяльності, критеріями якої були підвищення якості й ефективності роботи, задоволення потреб народного господарства і населення в перевезеннях вантажів і пасажирів з мінімальними витратами. З іншого боку, ці процеси супроводжувались одночасним зростанням відрахувань коштів до державного бюджету [5].

Оцінку результатів господарської діяльності підприємств і організацій транспорту, а також їх економічне стимулювання здійснювали, виходячи з виконання затверджених планових показників, з урахуванням особливостей кожного виду транспорту по загальному обсягу перевезень (відправлення) ванта-

жів у тоннах, відправленню вантажів по встановленій номенклатурі, пасажирообігу, по продуктивності праці, прибутку і собівартості перевезень. Залежно від якісних показників роботи підприємств і організацій транспорту утворювались фонди економічного стимулювання – фонди матеріального заохочення, фонди соціально-культурних заходів і житлового будівництва і фонди розвитку виробництва. Фонди підприємств і організації транспорту утворювались за рахунок прибутку [11, с.154].

Міністерство автомобільного транспорту УРСР мало у своєму складі підрозділи, що займалися питаннями вантажних та пасажирських перевезень, економікою та постачанням, кадрами та бухгалтерським обліком, технічними питаннями і контролем. У кожній області були створені обласні автотранспортні управління з відповідними структурними підрозділами, яким підпорядковувались автопідприємства, об'єднання автобусних станцій, автоукомбінати, станції технічної допомоги, транспортно-експедиційні підприємства та інші установи. Керівників підприємств галузі призначав і звільняв міністр. Плани, клієнтура доводились «з гори», через обласні управління, фактично не залишаючи можливості для маневру на ринку перевезень. Основними документами для перевізників були: Статут автомобільного транспорту, Правила перевезень вантажів та пасажирів, накази міністерства [10, С.16].

У 1980 р. в системі Мінавтотрансу УРСР було створено інститут обласних ревізорів з безпеки автомобільних перевезень, які були безпосередньо підпорядковані Управлінню безпеки перевезень центрального апарату Мінавтотрансу УРСР. Введення такого механізму цільового контролю дозволило щорічно зменшувати кількість дорожньо-транспортних пригод з вини автопідприємств системи Мінавтотрансу УРСР.

У липні 1988 р. Рада Міністрів УРСР постановою «Про схему управління автомобільним і річковим транспортом загального користування» створила Міністерство транспорту УРСР із підпорядкуванням йому підприємств, об'єднань

і організацій, які перебували у віданні ліквідованих Міністерства автомобільного транспорту УРСР і Головного управління річкового флоту при Раді Міністрів УРСР [8, С.16-17].

Передісторія цього рішення є досить цікавою. Перед тодішнім урядом республіки було поставлено «перебудовне» завдання щодо скорочення не менш як п'яти міністерств і відомств. Чотири кандидати на скорочення були визначені одразу, але з п'ятим кандидатом виникли труднощі. При розгляді цього питання в ЦК КПУ В.В. Щербицький запропонував об'єднати Мінавтотранс УРСР з Головним управлінням річкового флоту і назвати нову організацію Міністерством транспорту УРСР. На практиці це рішення було лише намаганням виконати вказівку ЦК КПУ щодо скорочення кількості міністерств і відомств. Майже через півроку Рада Міністрів УРСР постановою «Про створення міжгалузевого державного об'єднання річкового флоту «Головрічфлот» ліквідувала в складі Міністерства транспорту УРСР виробничі об'єднання «Головрічфлот». У віданні Міністерства транспорту УРСР залишились тільки підприємства і організації автомобільного транспорту загального користування, тобто ті, які були у складі колишнього Мінавтотрансу УРСР [10, С. 15].

Такий стан управління був організаційною колізією, бо до складу міністерства транспорту не входили інші види транспорту, тобто форма організації не відповідає її змісту. Це стало мотивом для пошуку відповідного рішення.

Відповідно до Закону УРСР «Про підприємства в Українській РСР» генеральні директори територіально-виробничих об'єднань (ТВО) автотранспорту та керівники 36 підприємств і організацій, маючи повноваження своїх колективів, провели в липні 1991 р. установчу конференцію і підписали Установчий договір про створення і діяльність Української державної корпорації автомобільного транспорту («Укравтотранс») згідно із затвердженим статутом. Кабінет Міністрів УРСР прийняв пропозицію підпри-

ємств, об'єднань і організацій автотранспорту Міністерства транспорту УРСР про створення Української державної корпорації автомобільного транспорту (Укравтотранс) і затвердив її відповідною постановою від 7 серпня 1991 р. № 123 [10, с. 15].

Друга половина 80-х і початок 90-х років – це період, коли автомобільний транспорт України за ефективністю використання, кількісними та якісними показниками обслуговування населення, промисловості й сільського господарства досяг свого апогею. Також автомобільний транспорт системи міністерства, крім основних обов'язків з транспортного обслуговування промисловості, сільського господарства, будівництва і населення України, виконував дуже важливу місію із забезпечення обороноздатності країни. У складі підприємств міністерства у стані повсякденної готовності утримувалися формування військового типу – вантажні, санітарні, авторемонтні автобатарейони й автороти у кількості, необхідній для розгортання збройних сил країни в особливий період [8, С.17]. Після розпаду СРСР в Україні як незалежній державі у 1992 р. створюється Міністерство транспорту України, а в його складі – державні департаменти за всіма видами транспорту, в тому числі й Державний департамент автомобільного транспорту.

Висновок. Історія розвитку автомобільного транспорту як самостійної, планової, централізовано керованої галузі народного господарства України була вичерпана і натомість відкрита нова сторінка його функціонування у складі підприємств, компаній, товариств різних форм власності в умовах ринкових відносин і жорсткої конкуренції на ринку транспортних послуг. Події початку 90-х рр. та остаточний перехід до ринкової економіки закріпили вектор на децентралізацію управління автомобільними перевезеннями.

Подальша послідовна реалізація єдиної транспортної політики щодо створення безпечного, справедливого та ефективного ринку надання послуг сприятиме наближенню суб'єктів

господарювання сфери автомобільного транспорту загального користування до цивілізованого рівня функціонування і розвитку всіх складових інфраструктури цієї сфери. Розвиток галузі автомобільного транспорту головним чином пов'язаний з подіями, що кардинально

змінили матеріально-технічну базу, форми власності та відповідно форми економічних відносин. З набуттям Україною незалежності, в процесі формування приватної власності та ринкової економіки, в галузі автомобільного транспорту довелось вирішувати нові проблеми.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ:

1. Про підприємства в Українській РСР : закон УРСР від 01.04.1991 р. № 887 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/887-12>.
2. Про підвищення безпеки руху у містах, інших населених пунктах та на автомобільних дорогах : постанова Ради Міністрів СРСР від 29.11.1967 р. № 1029 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=ESU;n=425>.
3. Про Статут автомобільного транспорту УРСР : постанова Ради Міністрів УРСР від 27.06.1969 р. № 401 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/401-69>.
4. Про поліпшення планування, організації перевезень народно-господарських вантажів і пасажирів та посиленні впливу господарського механізму на підвищення ефективності роботи підприємств і організацій транспорту : постанова ЦК КПРС і Ради Міністрів СРСР від 28.10.1982 р. № 942 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/942-82>.
5. Про поліпшення планування, організації перевезень народногосподарських вантажів і пасажирів і посиленні впливу господарського механізму на підвищення ефективності роботи підприємств і організацій транспорту : постанова ЦК КПУ і Ради Міністрів УРСР від 14.12.1982 р. № 607 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/607-82>.
6. Про схему управління автомобільним і річковим транспортом загального користування : постанова Ради Міністрів УРСР від 22.07.1988 р. № 195 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP880195.html.
7. Про створення Української державної корпорації автомобільного транспорту : постанова Кабінету Міністрів УРСР від 07.08.1991 р. № 123 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/123-91>.
8. Автомобільний транспорт України: стан, проблеми, перспективи розвитку: монографія / Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут; за заг. ред.. А.М. Редзюка. – К.: ДП «ДержавтотрансНДІпроект», 2005. – 400 с.
9. Волков П.П. Автомобільний транспорт України (короткий нарис з історії) / П.П. Волков // *Перевізник. Уа* – 2004. – березень – С. 32 – 35.
10. Могила В. Еволюція державного управління автотранспортом загального користування / В. Могила // *Перевізник. Уа* – 2008. – № 5. – С. 15 – 17.
11. Заенчик Л.Г. Развитие экспортного потенциала автомобильного транспорта Украины // *Транспортный комплекс Украины: экономика, организация, развитие: сб. науч. тр.* – К.: 1996. – Вып. 3. – С. 154 – 170.
12. Кривошеєва Т. Історичні віхи становлення процесу організації пасажирських перевезень / Т. Кривошеєва // *Перевізник. Уа* – 2013. – № 16. – С. 34 – 37.
13. Ладанов А. В. Управление производством на автомобильном транспорте : учеб. пособие / А. В. Ладанов, И. П. Семенюк ; Сыкт. лесн. ин-т. – Сыктывкар : СЛИ, 2012. – 120 с.

REFERENCES:

1. Pro pidpryyemstva v Ukrayinskij RSR : zakon URSSR vid 01.04.1991 № 887 (On Enterprises in Ukrainian SSR law USSR from 04.01.1991). Access mode : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/887-12>.
2. Pro pidvyshhennya bezpeky ruxu u mistax, inshyx naselenyx punktax ta na avtomobilnyx dorogax : postanova Rady Ministriv SRSR vid 29.11.1967 № 1029 (The increase safety in cities and other settlements on the roads: Resolution of the Council of Ministers on 11.29.1967 p. № 1029). Access mode : <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=ESU;n=425>.
3. Pro Statut avtomobil'nogo transportu URSSR : postanova Rady Ministriv URSSR vid 27.06.1969 № 401 (Charter on Road Transport of the Ukrainian SSR, USSR Council of Ministers Resolution of 27.06.1969 p. № 401). Access mode : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/401-69>.
4. Pro polipshennya planuvannya, organizaciyi perevezen narodno - gospodarskyx vantazhiv i

pasazhyriv ta posylenni vplyvu gospodarskogo mexanizmu na pidvyshhennya efektyvnosti roboty pidpnyemstv i organizacij transportu : postanova CzK KPRS i Rady Ministriv SRSR vid 28.10.1982 № 942 (Improving planning, transportation People - commercial freight and passengers and enhancing the impact of the economic mechanism to increase the efficiency of enterprises and organizations of transport: Resolution of the Central Committee of the CPSU and the USSR Council of Ministers of 10.28.1982 p. № 942). Access mode : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/942-82>.

5. Pro polipshennya planuvannya, organizaciyi perevezen narodnogospodarskyx vantazhiv i pasazhyriv i posylenni vplyvu gospodarskogo mexanizmu na pidvyshhennya efektyvnosti roboty pidpnyemstv i organizacij transportu : postanova CzK KPU i Rady Ministriv URSR vid 14.12.1982 № 607 (Improving planning, transport consumer goods and passengers and increasing the impact of the economic mechanism to increase the efficiency of enterprises and organizations of transport: ruling Communist Party Central Committee and the USSR Council of Ministers of 12.14.1982 p. № 607). Access mode : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/607-82>.

6. Pro sxemu upravlinnya avtomobilnym i richkovym transportom zagalnoho korystuvannya : postanova Rady Ministriv URSR vid 22.07.1988 № 195 (On the motor control circuit and river public transport: Resolution of the Council of Ministers of the USSR 07/22/1988 p. № 195). Access mode : http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP880195.html.

7. Pro stvorennya Ukrayinskoyi derzhavnoyi korporaciyi avtomobilnogo transportu : postanova Kabinetu Ministriv URSR vid 07.08.1991 № 123 (The establishment of the Ukrainian State Road Transport Corporation: Cabinet of Ministers of the USSR from 08.07.1991 p. № 123). Access mode : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/123-91>.

8. Avtomobilnyj transport Ukrayiny: stan, problemy, perspektyvy rozvytku: Monografiya (Road transport Ukraine: status, problems and prospects of development: monograph). *Derzhavnyj avtotransportnyj naukovo-doslidnyj i proektnyj instytut*. K.: DP «DerzhavtotransNDI-proekt», 2005. 400 p.

9. *Volkov P.P.* Avtomobilnyj transport Ukrayiny (korotkyj narys z istoriyi) (Road transport Ukraine (brief outline of the history)). *Pereviznyk. Ua – 2004*. berezen. P. 32 – 35.

10. *Mogyla V.* Evolyuciya derzhavnogo upravlinnya avtotransportom zagalnoho korystuvannya (The evolution of public administration by road general use). *Pereviznyk. Ua – 2008*. № 5. P. 15 – 17.

11. *Zaenchyk L.G.* Razvytye eksportnogo potencyala avtomobilnogo transporta Ukraynu (Development of export by road potentsiala Ukraine). *Transportnuj kompleks Ukraynu: ekonomyka, organizacyya, razvytye: Sb. nauch. tr.* K.: 1996. Vup. 3. P. 154 – 170.

12. *Kryvoshejeva T.* Istorychni vikhy stanovlennya protsesu orhanizatsiyi pasazhyrskykh perevezen (Historical milestones formation process of passenger traffi). *Pereviznyk. Ua – 2013*. № 16. P. 34 – 37.

13. *Ladanov, A. V.* Upravlenye proyzvodstvom na avtomobylnom transporte : uchebnoe posobyе (Management of automotive production in trans: Textbook. posobyе). *Sukt. lesn. un-t.* Suktukvar : SLY, 2012. 120 p.

Балін Володимир Анатолійович – магістр державного управління
Дніпропетровський регіональний інститут державного управління Національної академії державного управління при Президенті України
Адреса: 49044, м. Дніпропетровськ, вул. Гоголя, 29
E-mail: balinv1@rambler.ru

Balin Volodymyr Anatoliiovych – master of public administration
Dnipropetrovsk regional institute of public administration of National academy for public administration under the President of Ukraine
Address: 29, Gogol Str., Dnipropetrovsk, 49044
E-mail: balinv1@rambler.ru