

## ІСТОРІЯ АВТОМОБІЛЯ В УКРАЇНІ

Язвінська О.М., канд. іст. наук  
(Національний транспортний університет)

*В статті представлені основні аспекти еволюції автомобільного транспорту. Розглянуті історичні корені його появи і розвитку в Україні та світі, роль у створенні необхідних умов для ефективного функціонування суспільного виробництва і комплексного розвитку усіх його галузей в сучасних умовах.*

Проблема історичної динаміки автомобіля зайняла гідне місце серед фундаментальних досліджень радянського та сучасного часів [1]. Скрамніше представлені публікації, що ілюструють еволюцію автомобіля в Україні [2]. Цей факт, на нашу думку, можна пояснити тим, що, хоча історія вітчизняного автомобільного транспорту як самостійної, планової, централізовано керованої галузі народного господарства нараховує понад 100 років, на території України до кінця 1940-х років не було жодного автомобілебудівного заводу. Автомобільний парк нашої країни формувався за рахунок придбання іноземних автомобілів, а також автомобілів, виготовлених на заводах, побудованих на території Російської Федерації та інших республік колишнього Радянського Союзу.

Проте незаперечним є те, що сьогодні в Україні автомобільна промисловість є галуззю, що визначає рівень економічного розвитку країни, однією з основних досягнень науково-технічного прогресу, рушієм подальшого розвитку науки і техніки.

Автор вважає за необхідне прослідкувати за розвитком основних етапів філософії автомобілізації в Україні, визначити її роль у створенні необхідних умов для ефективного функціонування сучас-

ного суспільного виробництва та комплексного розвитку всіх його галузей.

Отже, *автомобіль* (від грець. *αὐτός* – сам, власноручний; лат. *mobilis* – рухливий) – механічний транспортний безрейковий засіб, що має не менше чотирьох коліс, розташованих не менш ніж на двох осях.



Цікаво, що у XIX ст. в європейських мовах навіть з'явився прикметник “саморушний”, буквально “автомобільний”. Він стосувався годинників, ляльок-автоматів, інших механізмів, загалом, всього того, що слугувало як би доповненням, “продовженням”, “удосконаленням” людини. Тут простежується дуже істотна тонкість (адже й паровоз саморушний). У слово “ауто”

(*αὐτός* – сам) людина вклала ще один зміст, який відносився і до машини, і до неї самого: сам вибираю маршрут і швидкість; сам відправляюся у подорож і зупиняюся коли хочу й де вважаю за потрібне; сам добираюся до пункту призначення, не вдаючись до інших засобів пересування або ходьби. Це й відрізняє автомобіль, особливо власного користування, від інших видів транспорту.

Саме таку ідею незалежності виношували винахідники автомобіля. З таким кредо автомобіль побачив світ у 1885 р. Адже історія автомобіля та автомобільної техніки, починається саме тоді, із

створенням одномісного моторного візка німецького винахідника *Готліба Даймлера* (1834–1900 рр.), що приводився в дію бензиновим двигуном. Піонерами автомобілізму стали й такі видатні німецькі інженери, як *Карл Бенц* (1844–1929 рр.) і *Вільгельм Майбах* (1846–1929 рр.). За даними Ю. Долматовського, паралельно з Даймлером і Бенцем роботи над винаходом автомобіля вели ще 416 інженерів. З них найпомітніший слід в історії створення автомобіля залишили одиниці: німецький чиновник *Зигфрід Маркус* (1831–1898 рр.), американський нотаріус *Джордж Селден* (1846–1932 рр.), французькі механіки *Едуард Деламаре-Дебутвіле* (1856–1901 рр.) та *Л. Маланден*. Однак оформили своє відкриття належним чином тільки Г. Даймлер і К. Бенц [3, с. 43–44].

Винахід автомобіля ми вправі розглядати як наукове відкриття, як продукт багатовікової еволюції технічної думки всього людства. Тобто поява автомобіля у XIX ст. була зумовлена всім прогресом техніки, соціальним та економічним розвитком людського суспільства, зростанням його потреби у засобах транспорту. До цього прогресу вже на ранній стадії причетні, крім офіційно визнаних винахідників автомобіля, багато іноді забутих подвижників в різних галузях діяльності – винайденні необхідного для автомобіля палива, організації безрейкових перевезень, створенні (не тільки для автомобіля!) пневматичних шин, високоміцних і легких матеріалів, електричних приладів тощо. Достатньо зазначити, що родоначальником сучасного автомобіля вважають “дорожній локомотив” француза *Нікола-Жозеф Кюньо* (1715–1804 рр.), який ще у 1760–х роках намагався створити потужну тяглову силу з паровим двигуном для переміщення гармат і перевезення снарядів. Практичне використання автомобіля як транспортного засобу починається з виникненням простішого, компактного й економічного двигуна

внутрішнього згорання, слава винахідника якого по праву належить німецькому конструктору *Ніколаусу-Августові Отто* (1832–1891 рр.) [3, с. 23–40; 4, с. 196–197; 5, с. 390–393].

Вже на початку XX ст. автомобіль перетворився на практичний транспортний засіб і впевнено увійшов у життя людей, як до нього це зробили залізниця та пароплав. Ще сприймаючись як новинка й у техніці, й в способі життя, він зайняв гідне місце у суспільній свідомості. В налагодження масового виробництва внесли свою лепту сотні фахівців, мільйони трудівників.

1900 року світовий парк автомобілів нараховував вже близько 20 тис., тоді як п’ять років тому, в 1895 р., в США існувало всього 4 автомобілі, у Франції – 450, у Німеччині – 75. На початок війни 1914–1918 рр. парк автомобілів на земній кулі складав вже майже 2 млн. З них 1,3 млн. припадало на США, 245 тис. – на Англію, 100 тис. – на Францію, 57 тис. – на Австро-Угорщину, 12 тис. – на Італію, 10 тис. – на Російську імперію. Перед Другою світовою війною світовий автомобільний парк досяг 45 млн. машин, у тому числі 35 млн. легкових. У 1950 р. в світі вже існувало понад 46 млн. автомобілів [5, с. 391].

Можна виокремити декілька періодів у розвитку автомобілебудування в XX ст.:

*Період до 1920-х років* вважається періодом вишукувань і винахідництва, нагромадження й узагальнення досвіду.

*1920–1940-ті роки* – це інженерний період (“золотий період”), який пов’язаний з вирішенням основних науково-інженерних завдань, пов’язаних з масовістю виробництва. Відбувався також безперервний процес зміни компонування та форми автомобіля, що поліпшило його експлуатаційні якості. Поліпшувалися також конструкції автомобільних двигунів.

*1940-ві – середина 1970-х років* часто називають часом стилістів і художників, оскільки до автомобіля стали пред’явля-

ися не тільки інженерно-економічні, а й естетичні вимоги. На передній план висунулися проблеми відповідності машини запитам споживача, зручність і безпека користування нею, її естетичні якості. Під тиском конкуренції та в умовах надмірного моделі насичення ринку низки країн автомобілями багатого зарубіжних автомобільних фірм змінювали не тільки щорічно, але двічі на рік

*У 1980–1990 рр. – період раціоналізації.* Із загостренням екологічної проблеми збільшилися вимоги, пов'язані з вишукуваннями засобів і методів підвищення паливної економічності автомобілів і зниження токсичності вихлопу автомобільних двигунів разом з тенденціями полегшення управління машиною та зниження трудомісткості обслуговування та ремонту

Загалом у ХХ ст. “автомобільне населення” Землі збільшилося в 10 тис. разів, в той час коли людське – лише втричі, за останню третину століття (коли в ряді країн один автомобіль припадав вже на 2–5 жителів) – відповідно в 6 разів і вдвічі. На сьогодні у світі налічується більше 700 млн. автомобілів – легкових, вантажних, автобусів, спеціалізованих, цивільних і військових. З них 86 % припадає на легкові автомобілі, 13 % – на вантажні й тільки 1 % – на автобуси. Найбільша кількість рухомого складу знаходиться в Європі – 40 %, в Америці – 32 %, Азії – 21 %. Світова автомобільна промисловість випускає щорічно до 40 млн. машин.

Лише у країнах-членах ЄС транспортний сектор забезпечує роботою 10 млн. осіб і створює 10 % сукупного національного продукту (СНП) щорічно. Його ключова галузь – автоіндустрія – має річний обсяг майже 500 млрд., щороку випускаючи 17 млн. дорожніх транспортних засобів і надає роботу (з постачальниками компонентів) 2 млн. людей.

Автомобілі – найпотужніша енергетична база людства: сумарна потужність їхніх двигунів досягає 20–25 млрд. кВт, а вироблювана ними щорічно енергія –

приблизно 30 тис. млрд. кВт-год. Тому у ХХ–ХХІ ст. у всіх технічно розвинених країнах, разом із значним прискоренням процесу нарощування автомобільного виробництва, паралельного розширення мережі автомобільних доріг, пришвидшився процес удосконалювання автомобілів, *підвищення характеристик його екологічної безпеки та безпеки руху.*

В Україні автомобіль знаний з початку ХХ ст. Перші машини іноземного виробництва появилася в Одесі, згодом – в Києві. У 1904 р. в Києві створено елітний клуб автолюбителів. Багаті люди платили незбагненно великі гроші, замовляючи легкові автомобілі в США, Англії, Франції, Німеччині та Італії. В містах створюються таксомоторні товариства. Зростали обсяги перевезення пасажирів. У 1906 р. відкрилося автобусне сполучення на маршруті Київ–Житомир, з травня 1910 р. почали працювати автобусні маршрути Київ–Рівне (через Житомир), Кам'янець-Подільський – Проскурів (теперішній Хмельницький), Київ–Чернігів, а в липні 1911 р. – маршрути по Київ-Брестському шосе. На початок 1910 р. в Україні налічувалося 618 автомобілів, зокрема, в губерніях: Київській – 119, Полтавській – 33, Таврійській – 168, Харківській – 61, Херсонській – 145, Чернігівській – 31, Волинській – 28 і Подільській – 33. [6, с. С. 8–10]

Еволюційну динаміку вітчизняного автомобіля доцільно висвітлювати у тісному взаємозв'язку з аналогічними процесами в Російській імперії та Радянському Союзі. Адже саме у складі цих держав перебувала переважна частина етнічних українських земель з кінця ХVІІІ ст. до 1991 р.

Не викликає сумніву той факт, що ще до 1917 р. російська технічна думка, і, зокрема, автомобільна думка, вже на самому початку свого розвитку відповідала світовому рівню. Так, перший російський автомобіль було створено *Є.О. Яковлевим* (1857–1898 рр.) та *П.О. Фрезе*

(1844–1918 рр.). У 1896 р. російський бензиновий самохід або “мотор” (так іменувався автомобіль) експонувався на Всеросійській художньо-промисловій виставці у Нижньому Новгороді і на думку фахівців нічим не поступався своїм закордонним побратимам [3, с. 141–142; 4, с. 197].

Автомобільна промисловість Росії та СРСР у своєму становленні пройшла три стадії: одиничне (штучне), серійне та масове виробництво. Вже за роки трьох перших п’ятирічок (1929–1941 рр.) Радянський Союз зайняв гідне місце у першій десятці по випуску легкових автомобілів, а по вантажних автомобілях посів перше місце в Європі та друге у світі. Перед Великою Вітчизняною війною автомобільний парк нараховував приблизно 1,2 млн. одиниць (272 тис. автомобілів були на озброєнні Червоної армії). Це зіграло важливу роль як у розвитку передвоєнної економіки, так і безпосередньо у захисті Батьківщини під час Великої Вітчизняної війни (1941–1945 рр.).

У післявоєнний період автомобільна промисловість в СРСР за обсягом перевезень виходить на перше місце в країні серед інших видів транспорту. Вже у 1950–1960-х рр. були знайдені конструктивні рішення, що дістали схвалення світової автомобільної спільноти. Достойне місце серед світових марок автомобілів посіли радянські “ГАЗ-М20” (“Победа”), “ЗІС-110”, “ГАЗ-12” (“ЗІМ”), “Москвич”, “ГАЗ-3102” (“Волга”), вантажівки “ГАЗ-52Ф” та інші. До 1980-х рр. було реконструйовано більшість радянських автомобільних заводів, у тому числі: Московський (ЗІЛ), Горьківський (ГАЗ), Московський ім. Ленінського комсомолу, Ярославський моторний завод та ін. Одночасно було побудовано нові заводи, серед яких особливе місце зайняв Волзький автомобільний завод (ВАЗ) у Тольятті, що у середині 1980-х рр. випускав кожні 25 сек. один автомобіль “Жигулі”, а також КАМАЗ. У цей час виробництво автомобілів становило близько 2,3 млн. одиниць (проти 916,1 тис. машин в 1970 р.).

У середині 1980-х рр. вантажообіг автомобільного транспорту СРСР зріс стосовно довоєнного рівня 1940 р. майже в 55 разів, а пасажирооборот – в 125 разів (автобуси загального користування). *Створена ще у роки перших п’ятирічок радянська автомобільна промисловість до моменту розпаду СРСР займала перше місце у світі по випуску автобусів, третє по випуску вантажних автомобілів та шосте по випуску легкових автомобілів* [3, с.141–184].

В Україні початком структуризації автомобільного транспорту як однієї з галузей народного господарства можна вважати створення одразу після громадянської війни в кожній губернії при губернських Радах транспортно-матеріальних відділів та автосекцій, які пізніше об’єдналися в єдину транспортну організацію – Губтранс. У 1922 р. у складі Наркомату шляхів було створено Центральне управління місцевого транспорту (ЦУМТ). У 1938 р. при Раді Народних Комісарів УРСР організовано Головне дорожнє управління з дорожніми відділами в областях і районах. Народний комісаріат автомобільного транспорту УРСР створено у липні 1939 р., а в кінці того ж року було організовано республіканський трест “Укравторемонт”.

У 1941 р. в Україні налічувалося 817 автобусів, 470 легкових таксомоторів. Вантажний автотранспорт був представлений в основному автомобілями марки “ГАЗ-АА”, “ЗІС-5”, “ЯС-3”.

З початком Великої Вітчизняної війни Наркомат автомобільного транспорту УРСР, передавши Наркомату оборони СРСР усі авторемонтні заводи і майстерні разом з їхнім особовим складом та рухомим складом, призупинив свою діяльність, а відновив її в лютому 1943 р. У повоєнний період автотранспортна галузь України швидко відновлюється. Вже у квітні 1944 р. кількість діючих підприємств і організацій та тих, які відновили свою роботу, наблизилася до до-

воєнного рівня. 3 травня 1946 р. Наркомат автомобільного транспорту був перетворений на *Міністерство автомобільного транспорту УРСР*.

У 1968 р. після кількох реорганізацій до системи 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, ЦБТІ м. Києва.

Зусилля Міністерства в той час спрямовувалися на підвищення якості транспортних послуг і зміцнення правової основи у взаємовідносинах між учасниками транспортного процесу, здійснювався експеримент з упорядкування структури обласних, міських автоуправлінь за виробничою ознакою. Посилюється увага до розвитку науки і впровадження нової техніки. З цією метою формуються спеціалізовані виробничі об'єднання та науково-дослідні інститути: "Укрорганвтотранс", "ДержавтотрансНДПроект", "Укравторемонт", Головний інформаційно-обчислювальний центр, "Укравтотехобслуговування" та інші.

В липні 1988 р. правонаступником Мінавтотранса УРСР стає Міністерство транспорту Української РСР. 15.08.1991 р. територіально-виробничі об'єднання автомобільного транспорту та інші підприємства й організації системи Мінтрансу УРСР, а також усі працівники центрального апарату об'єдналися в Українську державну корпорацію автомобільного транспорту "Укравтотранс".

Період другої половина 1980-х – початку 1990-х років – це час, коли автомобільний транспорт України за ефективністю використання, кількісними та якісними показниками обслуговування населення, промисловості та сільського господарства досяг

апогею. При цьому, крім основних обов'язків з транспортного обслуговування промисловості, сільського господарства, будівництва і населення України, автомобільний транспорт системи Міністерства виконував дуже важливу місію із забезпечення обороноздатності країни.

Після розпаду СРСР в Україні як незалежній державі в 1992 р. створюється Міністерство транспорту України, в структурі якого були створені Державні департаменти за всіма видами транспорту, в тому числі й Державний департамент автомобільного транспорту, якому передали функції управління від корпорації "Укравтотранс". Постановою Кабінету Міністрів України від 04.12.1998 р. № 1913 територіально-виробничі об'єднання автомобільного транспорту були ліквідовані та створені автотранспортні управління. Виробнича діяльність автопідприємств, які входили до складу територіально-виробничих об'єднань, стала повністю самостійною, вони були акціоновані й перетворилися в акціонерні товариства, більшість з яких на сьогодні приватизовані.

Відповідно до Указу Президента України від 11.05.2000 р. № 678/2000 Міністерство транспорту України здійснювало координацію роботи підприємств, установ та організацій автомобільного, авіаційного, залізничного, морського і річкового транспорту через відповідні уповноважені органи управління (державні департаменти) [6, с 10–19].

Згідно зі ст. 1 "*Положення про Міністерство транспорту та зв'язку України*", затвердженого Указом Президента України від 05.01.2005 р. № 12/2005, Мінтрансзв'язку України став головним (провідним) органом у системі центральних органів виконавчої влади щодо забезпечення впровадження державної політики в галузі автомобільного, залізничного, морського і річкового транспорту, у сферах навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, на-

дання послуг поштового зв'язку, телекомунікацій, інформатизації, користування радіочастотним ресурсом України. В організаційній структурі управління Мінтрансзв'язку України створені відповідні структурні підрозділи, які координують роботи підприємств, установ та організацій підлеглих їм транспортних галузей. Серед них – структури, що безпосередньо координують діяльність автомобільної галузі: Державна адміністрація автомобільного транспорту (Укравтотранс), Головна державна інспекція на автомобільному транспорті, Департамент безпеки у галузі, Державна служба автомобільних доріг (Укравтодор). Забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні покладається на Державну автомобільну інспекцію (Державтоінспекцію – ДАІ), яка входить до системи органів Міністерства внутрішніх справ України [7].

Як вже зазначено, вітчизняні підприємства автомобілебудування виникли у 1940-х рр. Першим з них став Одеський автоскладальний завод (1945 р.). У 1948 р. став до ладу Львівський завод автотранспорту, у 1957 р. – Львівський автобусний завод. У 1959 р. почалося виробництво великовантажних автомобілів на Кременчуцькому автомобільному заводі, а з 1960 р. – виробництво легкових автомобілів на Запорізькому автомобільному заводі “Комунар”. У грудня 1966 р. збирають перші 50 малолітражних автомобілів “ЗАЗ-969В” на Луцькому автомобільному заводі, започаткувавши на Волині нову галузь машинобудування – автомобільну. З 1967 р. розпочинається серійне виробництво вантажопасажирського автомобілю “Волинянка”.

Історія розвитку автомобілебудівних підприємств, напевне, один з найбільш багатовекторних процесів, який, втім, щонайяскравіше розкриває суть становлення економічного потенціалу тієї чи іншої країни. Розвиток вітчизняної автомобільної промисловості став беззаперечним прикладом налагодження оптима-

льної роботи за радянських часів, згодом – розвалу радянської планової системи і невизначеності діяльності у перехідний період, пошуку поступового шляху до ринкової економіки. У перші роки незалежності, з одного боку, власні внутрішньозаводські проблеми, з іншого – повна бездіяльність держави призвели до краху багатьох в минулому потужних підприємств. Проте більшість з них не тільки вижили, а й, незважаючи на вкрай складні умови, відродили та наростили виробництво, довівши, що багаторічну історію не так-то легко перекреслити.

Сучасна вітчизняна автомобільна промисловість поки що не є ключовою галуззю економіки. Вся частка автомобілебудування в Україні становить близько 6 %, її внесок у сукупний валовий продукт (СВП) – близько 2 %. Проте вітчизняне автомобілебудування може робити всі типи транспортних засобів: легкові автомобілі (“АвтоЗАЗ”), вантажівки, спецавтомобілі, військову автомобільну техніку (“АвтоКрАЗ”), міські та магістральні автобуси (“ЛАЗ”), автомобілі підвищеної прохідності (“ЛуАЗ”), мотоцикли (“КМЗ”) тощо.

Як і раніше, розвинуте у Львові (автобусний завод та завод автотранспорту), Кременчуку (завод великовантажних автомобілів, де налагоджено й випуск мікроавтобусів “Івеко”), Запоріжжі (завод легкових автомобілів), Луцьку (завод легкових автомобілів), Мелітополі (моторний завод). Розпочато випуск тролейбусів у Львові, Дніпропетровську та Києві, автобусів малої місткості у Черкасах та Херсоні. Складання легкових автомобілів проводиться в Іллічівську, Сімферополі, Чернігові, Чопі, Мукачеві. Виробництво мотоциклів та велосипедів сконцентровано в Чернігові, Харкові та Києві.

Близько 42 % авторинку нині – за корпорацією “УкрАвто” (найбільші заводи – український ЗАЗ і польський FSO). На основному й дочірнім виробництвах “Автобаза”, що є флагманом “УкрАвто”, випус-

## ІСТОРІЯ ГАЛУЗЕЙ І ПІДПРИЄМСТВ

кають автомобілі “ЗАЗ”, “ВАЗ”, “Chery”, “Tata”, “Daewoo”, “Chevrolet”, “Opel” і “Mercedes-Benz”. Друге місце – за корпорацією “АІС” – 17% ринку. На приналежному “АІСу” Кременчуцькому автоскладальному заводі (“КрАСЗ”) збираються легкові автомобілі “ВАЗ”, а також вантажні автомобілі “FAW”, “GEELY”, “SsangYong”, “Great Wall”, “LandWind”, “CHANA”.

Слідом йде Корпорація “Богдан” (16,8%), до якої входять виробники “ЛуАЗ”, “Черкаський автобус” і “Богдан Спецавтотехніка”. На підприємствах у Луцьку та Черкасах збираються легкові автомобілі “ВАЗ”, “KIA” і “HYUNDAI”, а також вантажівки й автобуси.

Уже сьогодні можна відзначити стрімке зростання потужностей основних автомобільних вітчизняних гігантів. І за підрахунками спеціалістів до 2012 р. в

Україні очікується виробництво близько 1 млн авто на рік. Так, “УкрАвто” у 2005–2007 рр. наростив виробництво машин відповідно до 151, 193 і 282,3 тис. одиниць продукції. Найбільший автозавод ЗАЗ, що входить у корпорацію “УкрАвто”, у 2007 р. збільшив виробництво майже в 1,5 рази (до 282,3 тис. автомобілів), серед яких авто під брендом “ЗАЗ” – 21 тис., “Lanos” – 120, “Sens” – 21,8, “Opel” – 13,5, “Chevrolet” – 46,3, “Chery” – 23,6, “ВАЗ” – 34,5 тис. Нарощує також потужності “Богдан”: (відповідно 0,8, 40,3 і 53,9 тис. одиниць), ЗАТ “Єврокар” (11,3, 21,4 і 29,6 тис.), “КрАСЗ” (15,3, 17,4 і 22 тис.). Перелік найприбутковіших автопідприємств за підсумками 2007 р. наданий у наступній таблиці:

### Найприбутковіші автопідприємства України

Назва	Прибуток (млн.грн.)	Чистий прибуток (млн.грн.)	Збитки (млн.грн.)
ЗАЗ	12 950	564,17	
Автомобільний завод “Богдан”	4 101,94	373,73	
ЗАТ “Єврокар”	2751,91	189,76	
АвтоКрАЗ	1017,48	74,11	
КрАСЗ	868,35	2,8	
“Черкаський автобус”	488,77	18,31	
Кременчуцький колісний завод	428,18	25,11	
Бориспільський автозавод	355,45		4,84
Дрогобицький завод автокранів	330,15	34,09	
“Завод комунального транспорту” (м. Львів)	246,34	37,93	

Довгий і складний шлях пройшла також організація дорожньої справи в Україні. Саме за радянських часів зазнала значних змін і була фактично збудована існуюча на даний час в Україні мережа автомобільних доріг. У 2001 р. у зв’язку з реорганізацією дорожнього господарства була створена Державна служба автомобільних доріг України (“Укр-автодор”) [8, с. 144–153]. Згідно з “Положенням про Державну службу автомобі-

льних доріг України”, затвердженим Постановою Кабінету Міністрів України від 16.04.2007 р. № 628. Укравтодор є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через міністра транспорту та зв’язку [9].

Нині довжина автомобільних шляхів загального користування в Україні складає 169 тис. км, із них із твердим покриттям – 159,1 тис. км. Основними ав-

томагістралями є: Київ–Львів, Київ–Харків, Київ–Брест, Київ–Дніпропетровськ–Донецьк, Харків–Сімферополь, Київ–Одеса, Одеса–Миколаїв–Херсон, Дніпропетровськ–Запоріжжя та інші.

Україна веде зовнішньоекономічну діяльність з 213 країнами світу. Використовуючи вигідне геополітичне положення в Європі, вона перевозить вантажі в міжнародному сполученні переважно автомобільним транспортом. Загальна вартість вантажів, що доставляються автомобільним транспортом в міжнародному сполученні, досягла майже 80% від загальної вартості вантажів, які перевозяться усіма видами транспорту.

Останні роки характеризуються бурхливою автомобілізацією країни. Автомобільний парк України нині нараховує майже 10 млн. одиниць автомобілів (вантажних автомобілів – 15,5 %, автобусів – 2,6 %, легкових автомобілів – 81,9 %). На його долю припадає понад 80 % обсягів перевезених вантажів і пасажирів. Більша частка серед загальної кількості автомобілів – це автомобілі іноземного виробництва. Численні автотранспортні підприємства мають досить повно укомплектовану виробничу базу і розгалужену мережу інфраструктурних об'єктів: автовокзалів, автостанцій, транспортно-експедиційних підприємств, терміналів тощо. До складу автомобільного транспорту входять: автомобільний транспорт загального користування, відомчий транспорт, індивідуальний транспорт. Автотранспортні перевезення сформувалися не лише як окремі види діяльності у формі окремих підприємств, а й є складовою частиною практично всіх господарських структур України незалежно від сфери їхньої діяльності.

Одночасно, порівняно з іншими країнами Європи та світу, слід відзначити нижчу комфортність вітчизняних автомобільних перевезень, недостатній рівень українського автосервісу, незадовільний стан безпеки дорожнього руху,

високий рівень смертності через аварії та дорожньо-транспортний травматизм, низьку транспортну дисципліну учасників дорожнього руху.

Залишається досить містким і український внутрішній ринок. Парк автомобілів в Україні щорічно збільшується приблизно на 4–6 %. Останнім часом Україна вийшла на сьоме місце в Європі за продажем автомобілів. Так, у 2005 р. на вітчизняному ринку було продано 250 тис. автомобілів, у 2006 р. – 370 тис., у 2007 р. – 540 тис., у 2008 р. – близько 700 тис. автомобілів. Проте забезпеченість населення України легковими автомобілями сьогодні складає близько 110 легкових автомобілів на 1 тис. населення, в той час в той час як у промислово розвинених країнах цей показник у 4–5 разів вищий: у Західній Європі – 400–500, у Східній – 130–200.

Отже, сучасна парадигма автомобілізації свідчить про те, що автомобіль менше, ніж за 100 років став не тільки засобом пересування, а й свідомством соціального статусу людини, а автомобільна промисловість перетворилась на галузь, що визначає рівень економічного розвитку країни. Історична динаміка автомобіля в Україні переконує нас в тому, що нині автомобільний транспорт є дуже важливою галуззю суспільного виробництва, від стабільної роботи якої залежать всі сфери економічного та соціального розвитку країни. Ефективне функціонування вітчизняної транспортної системи загалом, та автомобільної зокрема, включення її до європейської та світової транспортних мереж сприяє вирішенню найважливіших завдань сьогодення, дозволяє збільшити обсяги внутрішніх та зовнішніх міжнародних перевезень.

### ЛІТЕРАТУРА

1. Див.: Аксенов И.Я. Единая транспортная система. – М., 1980. – 382 с.; Аптекарь М.Д., Рамазанов С.К., Фрезер Г.Е. История инженерной деятельности: Учеб. пос. – К., 2003. – 568 с.; Бурче Е.Ф.,



Шавров В.Б. Наша страна – родина первого в мире бензинового мотора // Автомоб. пром-сть. – 1949. – № 12. – С. 11–16.; Великанов Д.П. Автомобильные транспортные средства. – М., 1982. – 386 с.; Гасанов Р. Баловень века: Автомобиль и бизнес. – М., 1990. – 190 с.; Гоголев Л.Д. Эволюция автомобиля. – К., 1983. – 143 с.; Долматовский Ю.А. Автомобиль за 100 лет. – М., 1986. – 240 с.; Його ж. Век автомобиля. – М., 1973. – 64 с.; Його ж. Повесть об автомобиле. – М., 1958; Його ж. Человек и автомобиль. – М., 1982. – 64 с.; Дубовский В.И. Автомобили и мотоциклы России (1896–1917 гг.). – М., 1994. – 302 с.; Исаев А.С. От самобеглой коляски до ЗИЛ-111. – М., 1961 – 170 с.; Креер А.М. Русские двигатели // Вестник машиностроения. – 1951 – № 11. – С.76–81; Кудрявцев А.С. Очерки истории дорожного строительства в СССР: (Послеоктябрьский период). – М., 1957. – 367 с.; Транспорт страны Советов / Под ред. проф. И.В. Белова. – М., 1987; Шафиркин Б.И. Единая транспортная система СССР и взаимодействие различных видов транспорта: Учеб.: 3-е изд., перераб. и доп. – М., 1983. – 191 с.; Шпанов Н. Рождение мотора. – М.-Л., 1934; Шугуров Л.М., Шишов В.П. Автомобили Страны Советов. – М., 1983, – 105 с. та інші.

2. Див.: Автомобільний транспорт України: стан, проблеми, перспективи розвитку: Моногр. / Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут; За заг. ред. А.М. Редзюка. – К.,

2005. – 400 с.; Дмитриченко М.Ф., Левковець П.Р., Ткаченко А.М., Ігна-тенко О.С., Зайончик Л.Г., Статник І.М. Транспортні технології в системах логістики: Підр. – К., 2007. – 676 с.; Пассажи́рские автомобильные перевозки: Учеб. для вузов / В.А. Гудков, Л.Б. Миротин и др. – М., 2004. – 448 с. та інші.

3. Долматовский Ю.А. Автомобиль за 100 лет. – М., 1986. – 240.

4. Аксенов И.Я. Единая транспортная система. – М., 1980. – 382 с.

5. Аптекарь М.Д., Рамазанов С.К., Фрезер Г.Е. История инженерной деятельности: Учеб. пос. – К., 2003. – 568 с.

6. Автомобільний транспорт України: стан, проблеми, перспективи розвитку: Моногр. / Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут; За заг. ред. А.М. Редзюка. – К., 2005. – 400 с.

7. Положення про Міністерство транспорту та зв'язку України: Указ Президента України від 5 січ. 2005 р. № 12/2005.

8. Дмитриченко М.Ф., Левковець П.Р., Ткаченко А.М., Ігна-тенко О.С., Зайончик Л.Г., Статник І.М. Транспортні технології в системах логістики: Підр. – К., 2007. – 676 с.

9. Положення про Державну службу автомобільних доріг України: Постанова Кабінету Міністрів України від 16 квіт. 2007 р. № 628.

*Язвинская О.М. История автомобиля в Украине. В статье представлены основные аспекты эволюции автомобильного транспорта. Рассмотрены исторические корни его появления и развития в Украине и мире, роль в создании необходимых условий для эффективного функционирования общественного производства и комплексного развития всех его областей в современных условиях*

*Yazvinska O.M. Car history in Ukraine. In this article the basic aspects of evolution of automobile transport are submitted. Historical roots of its occurrence and development in Ukraine and the world, a role in creation of necessary conditions for effective functioning a social production and complex development of all of its areas in modern conditions are considered.*

УДК 94 (631.117.4 (477.72)) «1941/1945»

### «АСКАНИЯ-НОВА» В СИСТЕМЕ ЭВАКУАЦИОННЫХ И РЕЭВАКУАЦИОННЫХ МЕРОПРИЯТИЙ (1941–1945 гг.)

Панина Е.А., аспирантка

(Таврический национальный университет им. В.И. Вернадского)

*В статье рассмотрен процесс создания и функционирования на территории Украины Совета по эвакуации при Совнарком СССР. Представлен анализ документов, сохраняющихся в ведомственном архиве Института животноводства степных районов «Аскания-Нова» им. М.Ф. Иванова – национального научного селекционно-генетического центра УААН, относящихся к периоду возобновления материально-хозяйственной базы института и поселка после снятия немецкой оккупации.*