

10. Великий тлумачний словник української мови / Уклад. і гол. ред. В.Т. Бусел. – К. : Ірпінь: ВТФ «Перун», 2003. – 1440 с.
11. Малый экономический словарь : Под ред. А.Н. Азриляна. – М. : Институт новой экономики 1997. – 1088 с.
12. Хомяков В.І., Бакулін І.В. Управління потенціалом підприємства. – К. : Кондор, 2007 – 400 с.
13. Отенко И.П. Методологические основы управления потенциалом предприятия. Научное издание – Харьков : Изд. ХНЭУ, 2004 – 216 с.
14. Абалкин Л.М. Диалектика социалистической экономики – М., 1981. – 351 с.
15. В'їзний туризм : навчальний посібник / Авторський колектив: Коваль П., Алешугіна Н., Андрєєва Г. та ін. – Ніжин : Видав. Лук'яненко В., 2010. – 304 с.
16. The International Ecotourism Society's website. [Internet resource]. – Access mode : <http://www.ecotourism.org/what-is-ecotourism>.
17. Статистичний збірник «Регіони України». Частина 1. Державна Служба Статистики, Київ, 2014. – 299 с.
18. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року» № 385 06.08.2014 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/385-2014-p>.
19. Борейко В.Е. Троянский конь экотуризма: смерть для заповедной природы. – Киев : Киевский эколого-культурный центр, 2010. – 116 с.

**Голуб М. А.**

Харьковский национальный экономический университет имени Семена Кузнеця

## НАУЧНЫЕ ПОДХОДЫ К ОПРЕДЕЛЕНИЮ ПОТЕНЦИАЛА ЭКОЛОГИЧЕСКОГО ТУРИЗМА

### Резюме

Охарактеризованы различные подходы к определению потенциала в целом. Обозначены уровни туристического потенциала. Определены специфические признаки понятия «экотуристический потенциал». Проанализированы основные подходы к пониманию ресурсов потенциала экологического туризма. Исследованы критические взгляды по развитию экотуризма в особо охраняемых объектах природно-заповедного фонда.

**Ключевые слова:** экотуристический потенциал, ресурсы экологического туризма, объекты природно-заповедного фонда, принципы экотуризма, природные и антропогенные ландшафты.

**Holub M. O.**

Simon Kuznets Kharkiv National University of Economics

## SCIENTIFIC APPROACH TO DETERMINATION OF THE ECOTOURISM POTENTIAL

### Summary

Different approaches to the definition of potential were characterized. Levels of tourism potential were indicated. The specific features of the concept of ecotourism potential were identified. Main approaches to understanding the development of eco-tourism potential resources were analyzed. The critical views on the development of eco-tourism were analyzed.

**Keywords:** ecotourism potential of eco-tourism resources, objects of natural reserve fund, principles of ecotourism, natural and man-made landscapes.

---

УДК 94(477)"1960/1980":656.13:331.5

**Горбань А. В.**

Київська державна академія водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного

## ТРУДОВІ РЕСУРСИ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНСЬКОЇ РСР (1960–1980 РР.)

Досліджено розвиток кадрового потенціалу та особливості соціально-побутового забезпечення працівників автомобільного транспорту. Проаналізовано систему підвищення фахової кваліфікації працівників галузі. Досліджено заходи галузі, які здійснювалися для підтримки належного рівня матеріального та морального заохочення працівників, покращення соціально-побутових умов їх праці.

**Ключові слова:** автомобільний транспорт, кадрові ресурси транспорту, фахова підготовка автомобілістів.

**Постановка проблеми.** Важливим елементом розвитку автотранспортної галузі республіки стало підвищення рівня її трудового потенціалу. На автотранспорті була задіяна значна частина всіх працівників транспортного комплексу України. В галузі здійснювалися заходи з підтримки належного рівня матеріального та морального заохочення працівників, покращення соціально-побутових умов їх праці. Разом з тим автотранспортним підприємствам доводилося брати участь

у вирішенні масштабних економічних завдань в умовах не тільки суперечливого стану матеріально-технічної бази галузі та автомобільних доріг України, а й постійних ускладнень щодо забезпечення трудовими ресурсами, підтримання належної стабільності кадрів та підвищення їх фахового рівня.

**Аналіз досліджень і публікацій.** Проблеми підготовки кадрів автомобільного транспорту, їх соціально-матеріального забезпечення не були

в центрі уваги дослідників радянського періоду. У публікаціях, присвячених розвитку автотранспорту, основна увага приділялася формуванню мережі автошляхів республіки [1] або висвітленню позитивної динаміки перевізної роботи [2]. Лише на сучасному етапі з'явилося дослідження С. Євсєєва, в якому автор розглядає й кадрове питання галузі, у тому числі й ряд аспектів соціально-побутового, матеріального забезпечення працівників автомобільної промисловості [3].

**Мета.** Простежити особливості розвитку кадрового потенціалу автомобільного транспорту Української РСР у роки інтенсивної розбудови всіх галузей народного господарства, з'ясувати соціальну складову заходів радянського керівництва з підвищення ефективності функціонування транспортної мережі.

**Виклад основного матеріалу.** За підрахунками С. Євсєєва всього на автомобільному транспорті республіки в середині 1970-х рр. працювало від 0,8 до 0,9 млн. чол., у тому числі близько 0,5 млн. чол. у системі Міністерства автотранспорту України. У порівнянні з 1950-ми рр. кількість працівників зростає більше ніж вдвічі (384 тис. чол. у 1955 р.) [4, с. 154]. Тобто, згідно з статистичними матеріалами, на автотранспорті Української РСР у цей період було зайнято близько 8% всіх працівників [5, с. 353].

Щодо внутрішньогалузевої структури працівників автотранспорту, то вона на початку 1970-х рр. була наступною: водії складали 62% усіх працівників галузі, ремонтники – 20%, конструктори – 4%, службовці – 5%, техробітники – 8% [6, с. 18].

При цьому, однак, постійно відчувалася нестача кваліфікованих працівників, особливо провідних професій, а планування їх підготовки «від досягнутого» питання не вирішувало – навпаки призводило до серйозних прорахунків.

Підготовку фахівців автотранспорту вищої категорії здійснювали в Харківському та Київському автомобільно-дорожніх інститутах. У 1970-1980-ті рр. було змінено матеріальну базу цих вузів, вдосконалювалися навчальні плани, поліпшувалася організація виробничої практики. При цьому, як показала перевірка, допускалося, що не доходили виділені грошові фонди на придбання матеріалів, приладів, обладнання (шини, паливо) [7, с. 9].

Проте незважаючи на об'єктивні труднощі та суб'єктивні прорахунки, протягом 1970-1980-х рр. в українських автотранспортних інститутах було здійснено підготовку й направлено лише на підприємства автомобільного транспорту загального користування близько 14 тис. фахівців [3, с. 12].

Підготовку спеціалістів середньої кваліфікації в Україні здійснювали 8 технікумів. У зв'язку з цим була прийнята навіть спеціальна спільна постанова ЦК КПРС та Ради Міністрів СРСР від 22 серпня 1974 р. «Про заходи з подальшого удосконаленню керівництва серед-

німи спеціальними навчальними закладами та покращення якості підготовки спеціалістів з середньоспеціальною освітою», яка фіксувала допомогу, що повинні були надавати технікумам закріплені за ними ВНЗ – це Харківський автодорожній інститут та Дніпропетровський університет. Встановлювався зв'язок кафедр ряду вузів з відповідними предметними комісіями викладачів технікумів [8, с. 92].

Всього за 1970-1980-ті рр. середні спеціальні навчальні заклади направили в автомобільний транспорт республіки майже 70 тис. фахівців. Отже, в цілому стан підготовки інженерно-технічних працівників був благополучним. Натомість ситуація із підготовкою кадрів масових професій була значно гіршою й плани підготовки працівників галузі масових професій постійно не виконувалися [3, с. 12].

Е цілому за період 1960-1980-тих рр. на 1 тис. працівників автомобільного транспорту Української РСР число фахівців з вищою освітою зросло з 16 до 41 чол., а з середньотехнічною – з 42 до 112 чол. Проте цей значний фаховий потенціал використовувався незадовільно [3, с. 12]. До того ж забезпеченість спеціалістами автотранспортної галузі в 1970 р. складала лише 63% від встановленої потреби [9, с. 6].

Негативне значення мало і те, що далеко не всі молоді спеціалісти йшли працювати за місцем призначення. Так, у 1973 р. 47% випускників вищих та середніх спеціальних закладів, тобто майже половина, не прибули на місце роботи після розподілу їх [10, с. 10]. Навіть ряд великих автопідприємств заради молодих спеціалістів часто не функціонували у зв'язку з незначною їх чисельністю на підприємствах [10, с. 11].

Низькою була і ефективність системи підвищення кваліфікації працівників автотранспорту масових професій. Так, у 1973 р. в галузі підвищили свою кваліфікацію лише 1594 робітники [10, с. 15]. Негативну роль тут відіграло й те, що в галузі дуже рідко робітники отримували направлення на навчання у вузи та технікуми з виплатою їм стипендій за рахунок підприємств [10, с. 11].

Незважаючи на складні, а нерідко й просто небезпечні умови праці (туман, ожеледиця, снігові перемети) автотранспортників, рівень їх заробітної плати ніяк не вирізнявся у позитивний бік. Про це переконливо свідчать дані таблиці 1.

Як видно із вищенаведених матеріалів, протягом двадцяти років оплата праці автотранспортників була тотожна пересічній по транспортному комплексу в цілому та і не надто відрізнялася від показників всього народного господарства.

Тому не дивно, що досить великою була плінність кадрів працівників галузі. Так, наприклад, у звіті про роботу з кадрами за 1970 р. Міністерства будівництва та експлуатації автодоріг Української РСР зазначалося, що станом на 1 січня 1971 р. чисельність всіх працівників становила

Таблиця 1  
Середньомісячна заробітна плата автотранспортників Української РСР (1965–1984 рр.)

	1965	1970	1975	1980	1984
Транспорт	95,6	120,9	147,4	168,2	182,1
Залізничний	91,4	112,5	142,5	158,1	176,4
Водний	117,5	145,3	165,9	187,3	201,1
Автомобільний	96,3	121,1	148,1	171	182,8
Всього по народному господарству	93,9	115,2	133,5	155,1	168,5

[5, с. 358; 11, с. 255]

**Стан соціально-побутової інфраструктури підприємств Міністерства будівництва та експлуатації автомобільних доріг, 1971 р.**

	Кількість	Число місць
Гуртожитків	320	4894
Ідалень	69	2472
Буфетів	30	800
Клубів	28	3970
Червоних кутків	774	21670
Баз відпочинку	47	1034
Дитсадочків	5	265
Медпунктів	32	

[9, с. 2]

96,5 тис. чоловік, при цьому було прийнято на роботу 36,6 тис., але одночасно звільнено – 30 тис. чоловік, при чому за власним бажанням – майже 18 тис. чоловік і лише 306 чоловік за ініціативою адміністрації [9, с. 11]. В цілому плинність кадрів по галузі становила 25%, а робітників провідних професій навіть – 31% [9, с. 12].

Значною була плинність навіть по відділеннях «Укргіпродортранс» – науково-дослідні установи. Станом на 1 січня 1969 р. тут працювало 481 осіб, у тому числі інженерно-технічних робітників – 350 осіб, робітників та службовців – 131 особа. Однак за 1968 р. було звільнено 90 осіб, з них інженерно-технічних робітників – 51, при цьому вакантними залишалися 130 посад, з них інженерно-технічних робітників – 80 осіб. Причина плинності – низька заробітна плата працівників [12, с. 8].

Тому не дивно, що за таких умов посади, які потребували відповідної освіти, часто обіймали практики, які відповідної освіти не мали. Водночас частина спеціалістів працювала на посадах, де спеціальна фахова освіта була не потрібна, або принаймні не обов'язкова. Головною причиною цього були такі негативні явища, як: погане забезпечення працівників галузі житлом, невпорядкованість побуту, важкі умови праці, недостатні матеріальні та моральні стимули.

Про це свідчить наступне. Лише в IV кварталі 1966 р. на автомобільних підприємствах було допущено 454,6 тис. годин понаднормових робіт, але з них лише 72,6 тис. годин за особистою ініціативою водіїв [13, с. 66]. При цьому фонд доплат за понаднормові роботи практично не зростає. У тому ж 1966 р. він становив лише 990 тис. крб. [14, с. 102].

Щоправда, з часом дещо поліпшилася динаміка покращення житлово-побутових умов працівників. Так, у 1970 р. на підприємствах Міністерства будівництва та експлуатації автомобільних доріг було побудовано й введено в експлуатацію 26 тис. кв. м житлової площі. На виробництвах почали працювати 103 душові кімнати, 80 кімнат для прийому їжі, 90 приміщень для обігріву працівників на відкритому повітрі, 33 кімнати для умивання, 77 гардеробних, 72 пересувні побутові вагони [9, с. 2]. Про загальну інфраструктуру соціально-культурних об'єктів галузі свідчать матеріали таблиці 2.

Варто, однак, зазначити, що при певних успіхах у справі розвитку соціально-побутової інфраструктури виробничого характеру щороку лише 3% працівників, які стояли у квартирній черзі, отримували житло [10; 18].

Тому не дивно, що в галузі щороку зростала кількість порушень трудової дисципліни, прогую-

лів, розкрадань, фінансових махінацій. Особливо непривабливим було те, що в галузі постійно збільшувалася аварійність через управління транспортними засобами в нетверезому стані, порушення правил дорожнього руху та громадського порядку працівниками автотранспортних підприємств [10; 15].

Підтвердженням неблагонадійного стану речей свідчить і те, що Українська республіканська рада профспілок у своїй постанові, спеціально присвяченій стану справ на автомобільному транспорті «Про недоліки у роботі по створенню здорових, безпечних умов праці та порушення трудового законодавства на підприємствах Міністерства автотранспорту» змушена була вказати на постійне зростання в галузі протягом 1960-х рр. виробничого травматизму. Коефіцієнт частоти випадків травматизму складав 14,1%, а коефіцієнт їх важкості – навіть 18,76% [13, с. 85].

**Висновки.** Аналіз стану справ із забезпечення автотранспортної галузі України кваліфікованими, ефективними кадрами свідчить, що протягом 1960–1980-х рр. відбувалося постійне зростання кількості працівників зі спеціальною освітою. Але в цілому забезпеченість галузі фахівцями залишалася незадовільною.

Ще гіршим був стан справ із забезпеченості галузі рядовими працівниками провідних професій, насамперед водіями та слюсарями-ремонтниками. Це негативне явище було пов'язане з низькою характерних для тогочасної радянської системи недоліків соціально-побутового та матеріального забезпечення працівників.

На стан забезпечення галузі кваліфікованими кадрами впливали і такі негативні фактори, як: характерні для галузі, в силу її специфіки, понаднормові роботи, які, однак, майже не винагороджувалися. Негативно позначалася і хронічна невирішеність житлового питання.

### Список літератури:

1. Автомобильный транспорт и дорожное хозяйство Украинской ССР / Ред. И.И. Братченко. – К. : Реклама, 1968. – 70 с.
2. Попченко Я.А., Луцкер Т.Д. Пути повышения эффективности грузовых автомобильных перевозок. – М. : Транспорт, 1986. – 94 с.
3. Євсєєв С.Є. Місце і роль автомобільного транспорту у соціально-економічному житті України у 1970–1980 рр. : автореф. дис. ... канд. іст. наук : 07.00.01. – Харків, 1995. – 16 с.
4. Народне господарство УКРАЇНСЬК РСР в 1957 р. – К. : Держстатвидав, 1957. – 535 с.
5. Народне господарство УКРАЇНСЬК РСР у 1975 р. – К. : Техніка, 1976. – 539 с.
6. Краткий обзор развития автомобильного транспорта общего пользования Украинской ССР. – К. : Министерство автомобильного транспорта УССР, 1969. – 79 с.
7. Протокол открытого партийного собрания Управления планирования и снабжения материалами и оборудованием (1977–1978) // ЦДАГО. – Ф. 276. – Оп. 6. – Спр. 34. – Арк. 9-10, 17-19.
8. Протокол заседания партбюро Минвуза УССР от 02.07.1977 г. (1977) // ЦДАГО. – Ф. 276. – Оп. 6. – Спр. 23. – Арк. 76, 92.
9. Отчет о работе с кадрами (1970) // ЦДАВО. – Ф. 5147. – Оп. 1. – Спр. 137. – Арк. 2, 11.
10. Сводный отчет управления о работе с кадрами за 1973 г. (1973) // ЦДАВО. – Ф. 5217. – Оп. 1. – Спр. 67. – Арк. 10-15.

11. 111. Народне господарство УКРАЇНСЬК. РСР у 1984 р. – К. : Техніка, 1985. – 406 с.
12. Информации про прибыль по отделениям «Укргипродорогтранс» (1968) // ЦДАВО. – Ф. 5147. – Оп. 1. – Спр. 13. – Арк. 8, 17.
13. Справки Министерства Автомобильного Транспорта и шоссежных дорого УССР (1963) // ЦДАВО. – Ф. 5048. – Оп. 1. – Спр. 300. – Арк. 9, 24.
14. Об использовании предприятиями фондов (1972) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 705. – Арк. 102-103.

**Горбань А. В.**

Київська державна академія водного транспорту імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного

**ТРУДОВЫЕ РЕСУРСЫ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНСКОЙ ССР (1960–1980 ГГ.)**

**Резюме**

Исследованы развитие кадрового потенциала и особенности социально-бытового обеспечения работников автомобильного транспорта. Проанализирована система повышения профессиональной квалификации работников отрасли. Исследованы меры отрасли, которые проводились для поддержания надлежащего уровня материального и морального поощрения работников, улучшение социально-бытовых условий их труда.

**Ключевые слова:** автомобильный транспорт, кадровые ресурсы транспорта, профессиональная подготовка автомобилистов.

**Gorban A.V.**

Kiev State Academy of Water Transport named after Hetman Petro Konashevich Sagaydachny

**HUMAN RESOURCES OF AUTOMOBILE TRANSPORT OF UKRAINIAN SSR (1960S–1980S)**

**Summary**

The author investigated the development of human resources, peculiarities of social supporting road transport workers, analyzed the system of professional development of employees of the industry. Measures taken for supporting proper level of material and moral encouragement of personnel and improving its social and living conditions are investigated.

**Keywords:** road transport, transport, human resources, professional training automobilists.