

# Громадою в наступ на аварійність



Василь ЖУК,  
голова Всеукраїнської спілки  
автомобілістів



**В Україні, незважаючи на складну соціально-економічну ситуацію, триває бурхлива автомобілізація. Серед структур, що готують водіїв та мають на них певний вплив, зокрема на власників індивідуального автотранспорту, – Всеукраїнська спілка автомобілістів, яка 16 квітня відзначає 40-літній ювілей.**

Час летить непомітно. Але пройдений шлях засвідчує правильність обраного напрямку в роботі з використанням можливостей громадськості для запобігання дорожньо-транспортним пригодам, пропаганди Правил дорожнього руху, підготовки водіїв транспортних засобів. Хоча коротко нагадати, як усе починалося. Беручи до уваги високий рівень аварійності, уряд ще на початку 1970-х вимушений був вжити низку організаційних і практичних заходів.

Зокрема, 11 травня 1973 року Рада Міністрів Української РСР прийняла Постанову № 229 «Про організацію Українського республіканського добровільного товариства автотомобілістів». А вже 29–30 січня 1974 року в столиці держави рішенням установчого з'їзду було засновано Товариство «Автотомобіліст УРСР». **16 квітня цього самого року урядовою постановою № 193 затверджено його Статут. Саме цей день прийнято вважати офіційною датою заснування громадської організації, яка об'єднала у своїх лавах автотомобілістів республіки.**

До кінця 1974 року в Україні вже активно діяло понад 8 тисяч первинних добровільних організацій, які налічували майже 173 тисячі водіїв і мотоциклістів.

Уряд республіки й надалі тримав у полі зору діяльність автотомобілістів. Яскравим прикладом може слугувати Постанова Ради Міністрів УРСР № 420 від 27 серпня 1976 року «Про поліпшення роботи добровільного товариства автотомобілістів». Згідно з цим важливим документом, виконками обласних рад депутатів були зобов'язані надавати допомогу цій громадській організації у створенні матеріально-технічної бази, забезпечувати службовими та навчальними приміщеннями, сприяти в обладнанні автостоянок для організованого зберігання автотранспорту членів Товариства.

Слід наголосити, що значна частина членських внесків водіїв і мотоциклістів – членів Товариства була спрямована на створення належної матеріально-технічної бази. Станом на 1 січня 1984 року у складі добровільного Товариства на обліку перебувало майже півтора мільйона власників індивідуального транспорту. Активну роботу з ними проводили обласні, Київська та Севастопольська міські ради, понад 600 районних і міських рад. Діяли близько 17 тисяч первинних організацій.

Про ефективність роботи Товариства свідчить низка переконливих фактів. Скажімо, тільки за перші де-

сять років діяльності у 28 автошколах цієї громадської організації було підготовлено 462137 водіїв і мотоциклістів. За активної підтримки уряду та органів місцевого самоврядування сформувалася матеріально-технічна база навчальних закладів, будувалися нові та реконструювалися ті приміщення, що були в експлуатації. На кінець першого десятиліття автошколи Товариства мали у підпорядкуванні 935 навчальних автомобілів та 840 мотоциклів.

Протягом 1977–1983 років за рахунок коштів добровільного Товариства було завершено будівництво приміщень шести автошкіл у Кіровограді, Черкасах, Запоріжжі, Херсоні, Луганську та Рівному. У подальшому зводилися будівлі автошкіл у Сумах, Харкові та Луцьку, передбачалося їх будівництво в Євпаторії, Мелітополі та Бердянську.

За цей час реконструйовано та прийнято від місцевих органів влади приміщення для автошкіл у Вінниці, Тернополі, Донецьку та філіали в Маріуполі, Краматорську, Антрациті та ін.

Для надання допомоги членам Товариства в технічному обслуговуванні та ремонті транспортних засобів за перші 10 років створено 32 пункти технічного обслуговування й майстерні, обладнано та здано в експлуатацію 232 автостоянки на 68150 машино-місць.

За вказаний період організації Товариства автотомобілістів витратили 57 мільйонів карбованців на нове будівництво автошкіл та автостоянок, накопичення коштів здійснювалося переважно за рахунок членських внесків громадян.

Пізніше Товариство «Автотомобіліст УРСР» змінило назву й стало називатися Українською республіканською спілкою автомобілістів, а згодом – Всеукраїнською спілкою автомобілістів.

Істотні зміни в її діяльності відбулися після здобуття Україною незалежності.







Поскладнішали умови виконання статутних завдань організаціями Спілки, почали втрачати актуальність традиційні форми й методи роботи, що вплинуло на результати залучення власників транспортних засобів до лав добровільного товариства, знизилась активність у здійсненні заходів з безпеки дорожнього руху.

З 1991 року через відсутність коштів фактично призупинилося будівництво автостоянок та інших об'єктів. Зростає плінність членів організації, почали розпадатися первинні ланки, самоліквідувалося чимало районних і міських організацій. З 1992-го по 1999 рік кількість членів Спілки автомобілістів зменшилася з 1 млн. 300 тисяч осіб до 366 тисяч.

Значні зміни в соціально-економічному становищі населення вплинули на результативність роботи автоскіл. Якщо в 1991 році було підготовлено 75 тисяч водіїв, то, скажімо, в 1994-му – лише 32 тисячі.

Ситуація потребувала істотної перебудови діяльності ВСА в нових умовах. Тому під час звітно-виборної кампанії 2000 року було проведено значну роботу зі зміцнення керівних кадрів організації, залучення досвідчених фахівців з питань безпеки дорожнього руху. Зокрема, на посади голів обласних рад у 15 із 27 організацій обрали нових керівників із числа колишніх очільників служби Державтоінспекції.

Центральна рада та Департамент Державтоінспекції щорічно розробляли та направляли на місця спільні вказівки для проведення заходів з безпеки дорожнього руху, практикувалися зустрічі керівництва ДАІ МВС України з обраними головами обласних організацій ВСА із числа ветеранів Державтоінспекції в рамках спільної програми «Партнерство заради безпеки дорожнього руху».

Питання взаємодії ВСА з ДАІ МВС України широко висвітлювалися в багатьох номерах всеукраїнського автомобільного журналу «Сигнал» та газети «Вісник ДАІ».

Це дало змогу певною мірою активізувати організаційно-масову роботу. Розпочалося відновлення раніше

самоліквідованих районних організацій. Призупинився спад масовості організації ВСА, спостерігалось зростання кількості членів Спілки. 1999 року їхня кількість уже становила від 500 до 600 тисяч осіб. Активніше запрацювали автомобільні школи, в середньому вони збільшили кількість підготовлених водіїв до 37–38 тисяч на рік.

Рішенням V з'їзду ВСА, який відбувся 22 лютого 1995 року, були

передбачені заходи щодо вдосконалення роботи автостоянок, утримання їх виключно за рахунок членських внесків. Легітимність такого напрямку роботи підтвердила Верховна Рада України, в письмовій формі давши відповідь на офіційний запит Спілки.

Хоч як прикро констатувати, але останнім часом визначилася стала тенденція до скорочення кількості членів Спілки, місцеві організації втратили можливість тримати належний ім транспорт на автомобільних стоянках, чисельність котрих рік у рік зменшується. Органи місцевого самоврядування без будь-якого правового обґрунтування вилучають земельні ділянки, на яких розташовані автостоянки ВСА, безпідставно відмовляють у поновленні термінів дії договорів оренди землі.

Така ситуація негативно впливає на результати діяльності Спілки, її організації втрачають напрацьовані форми і методи співпраці з індивідуальними власниками транспортних засобів, зменшується участь громадськості в заходах з безпеки дорожнього руху та пропагандистській роботі в цілому.

Однак, незважаючи на труднощі, Спілка нині об'єднує 25 організацій, у яких перебувають 145 тисяч власників індивідуального транспорту. До їхніх послуг – 33 навчальні заклади з підготовки водіїв, 6 підприємств гаражного і технічного обслуговування, 130 автостоянок на 40 тисяч машино-

мість, 105 об'єктів нерухомості загальною площею 50 тисяч кв. метрів. Матеріально-технічна база в цілому оцінюється майже в 42 млн. гривень.

На всіх етапах своєї діяльності Спілка підтримувала й підтримує тісні міжнародні зв'язки, зокрема із Всесоюзним товариством автомобілістів, Білоруським товариством автомобілюлюбителів, Спілкою водіїв транспортних засобів Республіки Казахстан, Спілкою автомотоводіїв Республіки Молдова та іншими спорідненими громадськими об'єднаннями, як із питань безпеки дорожнього руху, так і з обміну досвідом роботи.

З огляду на викладене можна зробити єдиний висновок: Спілка має право на подальше існування, вона й надалі діятиме як одне з основних громадських об'єднань автомобілюлюбителів держави.

Певні сподівання на зростання ролі ВСА в запобіганні дорожньо-транспортним пригодам, активізації пропагандистської роботи серед власників транспортних засобів та підростаючого покоління дає прийнятий Верховною Радою України Закон «Про громадські об'єднання». Важливий період у діяльності ВСА припадає на початок наступного року: місцеві осередки Спілки вступають у звітно-виборчу кампанію, в ході якої слід обов'язково визначити шляхи подальшої роботи щодо виконання статутних завдань. А вже в травні 2015-го відбудеться черговий з'їзд ВСА, котрому передуватиме серйозний аналіз діяльності організації Спілки, пошук ефективніших форм і методів діяльності в умовах сьогодення.

Тож я щиро вітаю членів Всеукраїнської спілки автомобілістів, усіх працівників та активістів зі святом – 40-річним ювілеєм від дня заснування нашого громадського об'єднання.

Бажаю доброго здоров'я і добробуту, успіхів у виконанні завдань, покладених на Всеукраїнську спілку автомобілістів. Нехай кожен день буде сповненим радістю, миром і злагодою, хай здійснюються всі задуми і бажання! У мене, як спілчанського керівника, є всі підстави, спираючись на багаторічний досвід нашої діяльності, висловити впевненість, що всі спілчани та активісти і в подальшому сумлінно виконуватимуть покладені на них обов'язки.

