

УДК 94(477) «1950/1980» : 629.4

*Анатолій Горбань*

### ТЕХНІКО-ЕКОНОМІЧНІ ТЕНДЕНЦІЇ РЕКОНСТРУКЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНСЬКОЇ РСР (1960–1980 рр.)

*Показані основні техніко-економічні тенденції реконструкції залізничного транспорту УРСР та з'ясовані стримуючі фактори впровадження досягнень НТП на залізницях республіки.*

*Ключові слова:* залізничний транспорт, техніко-економічна реконструкція.

*Показаны основные технико-экономические тенденции реконструкции железнодорожного транспорта УССР и выяснены сдерживающие факторы внедрения достижений НТП на железных дорогах республики.*

*Ключевые слова:* железнодорожный транспорт, технико-экономическая реконструкция.

*The main of technical and economical trends reconstruction of railway transport of the Ukrainian SSR are shown, deterrent factors for improvement scientific technical progress achievements on railways of republic are revealed.*

*Keywords:* railway transport, technical and economical reconstruction.

**Постановка проблеми.** Наприкінці 1950-х рр. залізничний транспорт відіграв важливу роль у транспортних перевезеннях, однак існуюча на той час матеріальна база практично вже вичерпала можливості для подальшого кількісного нарощення потужностей залізничної мережі. Тому на часі гостро постало питання проведення комплексної технічної реконструкції залізничного транспорту, адже поліпшення показників його роботи відбувалось, насамперед, завдяки зростанню обсягів приросту перевезень і лише в незначній мірі – завдяки будівництву нових залізничних магістралей. Таким чином, подальше нарощення позитивної динаміки перевізної роботи на залізничному транспорті та поліпшення якісних показників роботи залізниць залежало насамперед від успіху широкого впровадження в роботі галузі новітніх досягнень НТП.

**Аналіз досліджень і публікацій.** У радянський період було видано декілька оглядових колективних праць з історії радянського транспортного комплексу, в яких помітне місце відводилось й залізничному транспорту УРСР. В них були простежені зміни у галузевій структурі, підкреслювалися високі темпи розвитку залізничного транспорту Української РСР, містилися фактичні дані щодо кількісних і якісних перетворень у матеріально-технічній базі.

Так, цікаві матеріали для аналізу процесу розвитку залізничного транспорту та вдосконалення мережі залізниць – містяться у статті В. Василішина [1]. Певне пізнавальне значення має й історико-партійне дослідження А. Захарова, в якому автор розглядав розвиток транспортної мережі УРСР як складової загальнорадянської

© Горбань А. В., 2013

## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

---

транспортної сітки СРСР [2]. Подібний підхід був характерний і для колективної монографії М. Козака, Ю. Кулаєва, М. Яшника [3].

Проте в цілому для радянської історіографії 1960-1970-х рр. була характерною однозначно домінуюча тенденція висвітлення майже виключно позитивних моментів у розвитку та повсякденній роботі транспорту, у тому числі й провідного на той час залізничного, натомість ігнорувались практично всі негативні явища, які стримували якісні зрушення у роботі залізниць.

Щоправда, у цей період почали видаватися і роботи, присвячені показу впливу науково-технічної революції на усі галузі народногосподарського комплексу. Прихильники концепції перманентної НТР, на науковому рівні поставили питання впливу змін в діючих технологіях на темпи економічного зростання, удосконалення галузевої структури економіки та транспортної мережі зокрема. Так, у праці В. Лельчука досліджувалися загальні проблеми використання здобутків науково-технічного прогресу для промислового розвитку СРСР [4]. З'явилися й спеціальні дослідження, присвячені проблемам технічної модернізації транспортної мережі. Так, у колективній праці під редакцією М. Козака вивчався вплив науково-технічного прогресу на ефективність роботи всіх видів магістрального транспорту [5]. В ній простежувались як досягнення у сфері технічної реконструкції транспорту, які забезпечували зростання пропускної та провізної здатності всіх видів транспорту, так і питання інтенсифікації транспортного процесу в цілому. Схожим звучанням відзначалася і робота «Транспортний потік республіки» В. Гурнака, присвячена модернізаційним процесам на залізничному транспорті. В ній наголошувалося зокрема, що шлях до зниження транспортних витрат полягає у прискоренні строків доставки, усунення нераціональних перевезень на залізницях, максимальному використанні потужностей по переробці вантажів на місцях [6].

Однак з часом дослідники, які зверталися до питань висвітлення розвитку транспорту все частіше почали вказувати і на труднощі та недоліки. Той факт, що транспортна мережа в цілому, і насамперед залізничний транспорт з другої половини 1970-х рр. працювали з великим перенапруженнями було показано у працях Ю. Лисенка та М. Козака [7] і Ю. Лисенка та В. Гурнака [8]. Слід зазначити, що вказані автори пов'язували це також зі складнощами управління перевізним процесом в умовах значного зростання обсягів перевезень. Висловлювались й практичні пропозиції – зміцнювати матеріально-технічну базу, посилювати координацію роботи різних видів транспорту, коефіцієнт використання наявних транспортних можливостей, провести заходи спрямовані на зниження транспортних витрат.

Проте в цілому, це були лише елементи об'єктивного аналізу ситуації. Реальний показ всіх потенційних можливостей технічної реконструкції залізничного транспорту став можливим лише у пострадянський період. Однією з перших ґрунтовних монографій, присвячених аналізу становлення та розвитку залізничного транспорту України стала праця А. Хахлюк «Залізничний комплекс України: генезис, функціонування, перспективи» [9]. Один із її розділів був спеціально присвячений розвитку залізниць, в тому числі і технічній переоснащеності галузі у 1960–1980-ті рр. та вивченню особливостей наростання динаміки перевізної роботи. Автор об'єктивно називає труднощі та недоліки в роботі галузі (недостатня увага до впровадження передових технологій, доцільного використання транспортних засобів, розвитку станційного господарства), у той же час визнаючи значний поступ, який здійснила галузь у цей період. Однак, в цілому на сьогодні все ще відсутні спеціальні дослідження, які б достатньо повно аналізували складний комплекс впровадження про-

## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

---

гресивних технічних та організаційних рішень на залізничному транспорті. Нові можливості і зокрема доступність архівних фондів з тієї проблематики створює добрі умови для поглибленого дослідження численних, інколи доволі складних аспектів проблеми.

**Постановка завдання.** Метою статі є аналіз та узагальнення основних напрямків та динаміки технічної реконструкції залізничного транспорту, виявити характер та причини труднощів, якими супроводжувались ці процеси.

**Виклад основного матеріалу.** На залізничному транспорті основні напрямки технічного прогресу були визначені в процесі розробки прийнятого у 1956 р. Генерального плану електрифікації залізниць. Програмою корінної технічної реконструкції залізничного транспорту насамперед передбачалась широка електрифікація залізничних магістралей та масове впровадження тепловозної тяги замість використання малоекономічних паровозів [10, 16]. Перехід на нові види тяги зумовлювався і постійним напруженням із забезпеченням паровозів вугіллям. Так, наприклад, вугілля, яке наприкінці 1950-х рр. надходило на Південно-Західну залізницю, було, як правило, низької якості, з великим вмістом золи – до 40 %. Постачання палива зниженої якості дуже погіршувало умови експлуатації паровозів, створювало важкі умови праці при підтриманні належного тиску пари, обумовлювало постійну чистку топок, часті захворювання членів паровозних бригад: машиністів, їх помічників, кочегарів [11, 31]. Перехід на нові види тяги ставав ключовим напрямом технічного переозброєння залізничного транспорту, від якого залежало подальше підвищення ефективності функціонування галузі. Про обсяги та динаміку цієї роботи видно із матеріалів, наведених у нижче поданій таблиці 1. Як видно із матеріалів таблиці, ця робота велася напружено і, слід це визнати, доволі ефективно. Так, вже у 1970 р. 97, 1 % вантажообігу на залізничному транспорті виконувалось на нових видах тяги.

*Таблиця 1. Питома вага та динаміка окремих видів тяги у вантажообігу залізничного транспорту (по експлуатаційних т/км нетто в комерційному русі в %) [12, 323]*

Види тяги	1960	1965	1970
Електровозна	15, 5	41, 1	54, 1
Тепловозна	3, 2	43, 9	43, 0
Парова	81, 3	15, 0	2, 9

Реконструкція тяги привела до поліпшення більшості експлуатаційних показників роботи залізничного транспорту. Середня вага вантажного поїзда на залізницях України по всіх видах тяги зросла більш як на 400 т. При цьому середня вага поїзда на електротязі у 1965 р. була на 959 т, а на тепловозній тязі на 777 т більшою, ніж на паровозній. Нові види тяги дозволили також збільшити середньодобовий пробіг локомотивів, адже простої з технічних експлуатаційних причин електровозів і тепловозів були незрівнянно меншими, ніж паровозів, натомість магістральна швидкість значно вищою, що давало можливість збільшити довжину тягових пліч і зменшити кількість депо. А кожна пара поїздів, додатково введена в графік завдяки збільшенню швидкості руху, давала можливість економити до 1500 крб. на 1 км шляху щорічно [13, 424].

## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

---

Роботи по збільшенню потужності доріг, що здійснювалось в основному за рахунок переходу на нові види тяги та впровадження нової техніки, дозволили протягом 1960-1970 років підвищити їх пропускну здатність в середньому на 21 %, а провізну здатність – на 38 %. За цей же період вантажообіг зріс на 31 % [14, 5].

Значне підвищення швидкості руху, ваги поїздів, вантажопідйомності вагонного парку, автоматизація управління рухом суттєво поліпшили й умови праці залізничників. При цьому, було досягнуто значної економії палива, скоротилися експлуатаційні витрати. Так, зокрема, для збільшення пропускну здатності, підвищення швидкості, покращення безпеки руху поїздів та підвищення продуктивності праці важливе значення мало оснащення ліній системами автоблокування та диспетчерської централізації. Впроваджувалася автоматизація регулювання рухом поїздів, автоматизація процесу формування вантажних поїздів, управління стрілками, сигналізація [2, 24]. Впродовж семирічки (1959-1965 рр.) 4345 стрілочних переводів було обладнано електричною сигналізацією [13, 425].

У 1960-ті рр. автоблокування було впроваджено на 2475 км залізниць та диспетчерська централізація на 915 км ліній [1, 15].

Не залишилися поза увагою навіть архаїчна система забезпечення безпеки руху на переїздах через залізничну колію. Так, у 1966 р. лише на ділянці Коростень-Новоград-Волинський-Житомир 43 вантажонапружених переїзди були оснащені сигналізацією у тому числі 7 – з електрошлагбаумами, 7 – з автошлагбаумами, 8 – оповіщувальною сигналізацією [15, 82].

На початку 1980-х рр. частка дільниць, оснащених пристроями автоблокування та диспетчерською централізацією становила 45, 7 % [3, 16]. Більше того, на кінець 1985 р. вона зросла до 57 % від загальної експлуатаційної довжини залізниць [5, 5].

Завдяки застосуванню автоматики і телемеханіки, вдосконаленню зв'язку скоротились інтервали руху на вантажонапружених напрямках, підвищилася їх пропускну здатність. Диспетчерська централізація дозволила здійснювати підготовку маршрутів за попередньо заданою програмою з використанням закодованої інформації про номери поїздів. Використання засобів зв'язку централізації і автоблокування в поєднанні з поступовим переходом від електроавтоматики до електроніки допомагало більш ефективно вирішувати проблему керування рухом поїздів [9, 180].

Вдосконалювався рухомий склад. Зростала потужність не лише тягових засобів (локомотивів), але і вантажопідйомність вагонів. Фізично застаріла техніка змінювалася на сучасну. Справжня технічна революція на залізниці пов'язана із заміною паровозів не лише більш економічними, але й значно потужнішими електро- та тепловозами, створила добрі умови для водіння великовантажних поїздів [16, 14]. Ця заміна означала збільшення потужності локомотивів на одиницю маси поїзду: вантажних – на 42 %, пасажирських – на 55 %. Поліпшувалась вся структура вагонного парку. Лише за роки семирічки (1959–1965 рр.) на зміну старотипним двоохсьовим вагонам прийшли великовантажні, – чотирьох та шестивісні [13, 425]. Все це дало можливість збільшити середню вантажопідйомність вагонного парку, яка підвищилася більш ніж на 10 т [14, 5].

Починаючи з 9 п'ятирічки (1971–1975 рр.), промисловість почала поставляти залізничному транспорту 8-вісні електровози на постійному струмі, нові магістральні і маневрові тепловози, які витрачали палива на 10-12 % менше, ніж попередні моделі, а також нові потужні тепловози з тяговим зусиллям 6000 к.с. [9, 172].

У 1980-х рр. залізничники почали одержувати тепловози нового покоління, оснащені електронікою та більш потужнішими дизельними двигунами [9, 173]. В

## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

---

результаті підвищилась швидкість руху поїздів, прискорився оборот вагонів [18, 93]. Лідерами вітчизняного тепловозобудування в ці роки були Луганський тепловозобудівний завод та Харківський завод транспортного машинобудування ім. Малишева [9, 174].

З 1966 р. значна увага почала приділятися впровадженню передових технологій ремонту вагонів в вагонних депо, що вже через декілька років дозволило механізувати працю робітників депо на 80 % [15, 81].

На початок 1970-х рр. вантажний парк вагонів вже повністю складався з 4-6-8-вісних вагонів. Весь вагонний парк було обладнано автоматичним зчепленням та вдосконаленими гальмами [13, 425]. Центрами вітчизняного вагонобудування були Крюківський, Дніпродзержинський та новий Кадіївський вагонобудівні заводи, які спеціалізувалися на виготовленні вантажних вагонів різного призначення.

Наприкінці 1970-х рр. парк вагонів значно поповнився і навіть перевищував встановлену норму на 8 тис. вагонів. Крім того, був створений резерв у розмірі 3,3 тис. піввагонів та 9,1 тис. критих вагонів [19, 6]. У середині 1980-х рр. був навіть заборонений капітальний ремонт вагонів у процесі всього терміну служби [16, 7].

Значно оновився й парк пасажирських вагонів. За 1968–1972 рр. лише Одесько-Кишинівська залізниця отримала по централізованим поставкам 322 суцільнометалевих пасажирських вагонів нових конструкцій. Таке поповнення вагонного парку дозволило на початок 1973 р. повністю вилучити з приміських поїздів старі типи вагонів з дерев'яними кузовами [20, 35].

Вантажі, які потребували спеціальних умов перевезення транспортувалися за допомогою спеціального рухомого складу. Збільшувалась кількість спеціальних піввагонів (для перевезення сипучих вантажів), критих вагонів типу «хопер» і цистерн [9, 174]. РОзширилось перевезення вантажів у рефрижераторних вагонах, секціях, поїздах з машинним охолодженням та електроопаленням [2, 24].

І у 1980-х рр. транспорт інтенсивно поповнився універсальними критими вагонами, спеціалізованими вагонами для перевезення цементу та мінеральних добрив, контейнерами, що дозволяло скоротити втрати при перевезеннях [90, 12]. На початку XI (1985-1990 рр.) п'ятирічки питома вага спеціалізованих вантажних вагонів в інвентарному парку складала вже 15 % [16, 7].

Значним резервом збільшення провізних спроможностей залізниць вважалося підвищення статичного навантаження на вагон, більш повне використання вантажопідйомності та рухомого складу. Завдяки постійній увазі до цього, з 1960 р. по 1970 р. на залізницях республіки середня вага вантажного поїзду збільшилась на 27 % [7, 16].

Оскільки частка прогресивних видів тяги в загальному вантажообігу залізниць республіки у 1970 р. становила 97,1 %, з них 54,1 % припадало на електровози, то все це дозволило збільшити вагу вантажного поїзду у 1980 р. приблизно на 10 % у порівнянні з 1970 р.

У 1980-ті рр. саме за рахунок підвищення середньої ваги вантажного поїзда і відбувався в основному приріст перевезень. Цьому сприяло ущільнення навантаження. У 1984 р., наприклад, на Одеській залізниці статичне навантаження було збільшено на 950 кг, що дало змогу додатково перевезти в тих же вагонах 1,6 млн т вантажів і вивільнити для транспортування іншої продукції 34 тис. одиниць рухомого складу [6, 13].

## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

---

Одночасно зросла на 17 % і їх дільнична швидкість. Завдяки цьому на Донецькій, Придніпровській, Південно-Західній залізницях значно прискорилося обертання вагонів. Цьому сприяла й активна творча робота працівників всіх служб залізничного транспорту. На багатьох дорогах завдяки цьому було значно поліпшено техніко-економічні показники. Так, у 1984 р. на Львівській залізниці було розроблено і впроваджено близько 140 прогресивних місцевих технічних норм та умов по завантаженню та вивільненню рухомого складу, що забезпечило додатково задіяти для перевезень 1800 вагонів [6, 13].

Особливо значний ефект давало зростання ваги поїздів. Саме завдяки цьому було освоєно більшу частину приросту вантажообігу. Кращі машиністи водили поїзди вагою 4-5 тис. т в той час, як середня вага поїзда становила 3 тис. т., причому багато з них були подовжені до 2 і більше км. Все більше ставало ділянок, на яких можна було водити поїзди на високих швидкостях [9, 180].

Проте підвищення ваги та швидкості руху поїздів на основі використання більш потужних і важких локомотивів, надходження великовагових вагонів вимагало реконструкції всього шляхового та станційного господарства. Старі колії з піщаною основою і легкі рейки не витримували значного збільшення навантаження і стали гальмом для дальшого підвищення вантажообігу. Для подолання такого становища рейки почали укладати на щобеневу основу. До 1970 р. така посилена основа повинна була з'явитися на всіх головних магістралях України.

Важливим напрямом технічної реконструкції залізниць стала заміна дерев'яних шпал залізобетонними. Перші зразки таких шпал, освоєні Київським заводом залізобетонних шпал ще у 1956 р. стали згодом стандартом для всіх залізниць країни.

Посилений щобеневий насип, значно масивніші, ніж дерев'яні, залізобетонні шпали були доповнені новими типами рейок. На зміну старим відносно легким сталевим рейкам прийшли значно важчі, вагою – 50, 60, 75 кг/пог. м [13, 425].

У зв'язку із зростанням швидкостей руху великого значення набуло створення безстикових колій, що забезпечували плавний рух поїздів. Багато було зроблено по створенню таких шляхів на напружених напрямках Київ-Здолбунів, Київ-Тетерів, Коростень-Шепетівка [13, 425]. Безстиковий шлях на покладених на щобеневій основі та залізобетонних шпалах важких рейках допускав рух поїздів зі швидкістю до 200 км/год. [2, 24]. В цілому, за період 1968-1972 рр. на 1734 км головних шляхів Південно-Західної залізниці були здійснені роботи по реконструкції та посиленню верхньої частини шляхів, що дозволило підвищити маршрутну швидкість пасажирських потягів на 3, 79 км/год. та приміських – на 4, 68 км/год. [20, 34].

Для здійснення комплексного розвитку залізничного транспорту велике значення мали й розвиток станційних колій, подовження приймально-відправних шляхів, реконструкція сортувальних, дільничних та вантажних станцій, подальша концентрація вантажних робіт на опорних вантажних станціях, розвиток контейнерно-пакетних перевезень, підвищення рівня механізації вантажно-розвантажувальних та перевантажувальних робіт [3, 16].

Протягом 1960-1980 рр. продовжувався інтенсивний процес концентрації основних вантажопотоків. Це відбувалося насамперед шляхом підвищення вантажо- та пасажиронапруженості мережі. На залізниці здійснювалося укрупнення станційного господарства. Так, протягом 1960–1975 рр. було закрито 2000 залізничних станцій із незначним обсягом вантажної роботи. Це дозволило зекономити понад 5 млн крб на рік і суттєво збільшити вантажопропускну спроможність дорожніх відділень. Вантажообіг у середньому на одну станцію майже подвоївся. Концент-

## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

---

рація вантажних робіт на великих опорних станціях створювала й значно сприятливіші умови для підвищення рівня їх механізації, а отже здешевлення перевезень [9, 179]. Залізничні станції республіки почали поповнюватися все більш потужними механізмами для переробки вантажопотоків. Основна вантажна робота здійснювалась тепер на 1650 великих залізничних станціях республіки [166, 132]. Сортивальні станції переробляли понад 124 тис. вагонів за добу, причому найбільш потужні з них – до 8 тис. вагонів кожна [9, 6].

Цьому сприяло те, що вже в XI п'ятиріччі (1985–1990 рр.) було розроблено і впроваджено автоматизоване управління роботою цілого ряду потужних сортувальних станцій, в тому числі таких як Ясинувата, Дарниця, Нижньодніпровськ. За допомогою нових автоматизованих систем на сортувальній гірці в обчислювальну машину вводились дані щодо формування поїздів за певними напрямками і вона «самостійно» керувала роботою стрілок, спрямовувала вагони на потрібну колію згідно з місцем призначення вантажу. Проте повного комплексу автоматизованої системи управління залізничним рухом у 1980-х рр. створено не було [9, 181].

В цілому заходи, спрямовані на технічну реконструкцію залізниць дали свій позитивний результат, адже якщо експлуатаційна довжина мережі залізниць Української РСР за період з 1960 р. по 1983 р. збільшилась не суттєво, лише з 21,2 до 22,6 тис. км – або на 7 %, то вантажообіг за цей же період зріс з 504 до 1009 млн т, тобто вдвічі [22, 3].

Проте процес технічного переоснащення залізничного транспорту супроводжувався цілим рядом труднощів. Так, поряд з суттєвими досягненнями в справі технічної реконструкції залізничного транспорту в цілому, поліпшення стану шляхового господарства залізниць, оснащення їх більш досконалими засобами зв'язку, покращення управління процесом перевезень лишались недостатніми. На це, зокрема, звертав увагу перший секретар ЦК КПУ П. Шелест, який зазначав, що вже у 1960-х рр. темпи розширення провізної здатності залізниць почали відставали від темпів розвитку економіки республіки, що призводило до труднощів у забезпеченні потреб підприємств, будов, сільського господарства у перевезеннях [23, 7]. Однак і в подальшому на залізничному транспорті коефіцієнт використання основних фондів насамперед у зв'язку з перевищенням нормативного пробігу, продовжував знижуватися. Так за період 1970–1985 рр. він упав з 71,1 до 65,2 % [14, 10].

Як уже зазначалося, недостатніми темпами здійснювалась реконструкція шляхового господарства. Укладка в колію термічно оброблених рейок, особливо на вантажнонапружених лініях та ділянках зі складним профілем шляху, давала можливість значно збільшувати швидкість руху поїздів та безпеку перевезень, скорочувало витрати на утримання шляхів. Проте їх катастрофічно не вистачало. Недопоставки промисловістю прогресивних типів рейок негативно вплинуло на техніко-економічні показники роботи доріг [5, 8].

Суттєво гальмувало інтенсифікацію нарощення вантажопотоків перехід на укладання нових прогресивних видів шпал. Так, наприклад, якщо у 1975 р. протяжність шляхів, укладених на залізобетонні шпали, в середньому по Українській РСР складала 35 %, то на Одесько-Кишинівській залізниці лише 22 %, та не набагато більше на Львівській – 25 % [24, 25].

Отже, передусім саме в царині шляхового господарства, до того ж дуже значній за обсягом, на часі стояло впровадження якісно нових довговічних конструкцій елементів, підрейкової основи, укладення стійкового та ефективного безстиктового

## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

---

шляху, створення рейок для особливо важких умов експлуатації та впровадження нових високопродуктивних типів шляхових машин [9, 191].

Відставала і реконструкція управління стрілочними переводами. Так, із загального їх числа лише одна третина була оснащена електричною централізацією, решта ж, як і сто років тому, потребувала утримання значного контингенту працівників [24, 25].

Недостатня увага приділялася широкому впровадженню передових технологій на сортувальних станціях. А між тим завдяки більш широкому застосуванню на них засобів механізації й автоматизації, ліквідації малоефективної ручної праці можна було досягти істотного скорочення строків формування поїздів [9, 181]. Проте, понад 4 тис. км ліній сортувальних станцій експлуатувалися з вже давно застарілим обладнанням, що суттєво стримувало розширення їх потужностей [5, 6].

Та й в цілому рівень розвитку сітки залізниць у межах Української РСР з позицій сучасних вимог не можна було вважати достатнім. Так, на багатьох ділянках дуже не вистачало других головних колій та двоколійних вставок. Недостатньо впроваджувалося автоблокування, диспетчерська централізація та електрична централізація стрілок, хоч це були високоефективні і водночас малозатратні засоби підвищення як пропускної так і провізної спроможності залізниць, а отже і зростання продуктивності праці залізничників [1, 16].

Нерівномірним було завантаження мережі по напрямках. Унаслідок цього значна частина двопутних ліній з високою пропускною здатністю була недовантажена – густина вантажопотоків на них становила не більше 10 млн ткм в одному напрямку. Поряд з цим окремі ділянки мережі, протяжність яких складала приблизно 8 % від загальної експлуатаційної довжини доріг, були вкрай перевантажені [7, 12].

Спостерігалось й погіршення технічного стану вагонів та локомотивів. Середньодобова наявність непридатних вагонів в 1985 році у порівнянні з 1976 р. зросла на дорогах республіки на 25 % та перевищила 8,5 тис. одиниць [25, 6]. Майже третина порожніх піввагонів, що надходили до Донбасу, перед навантаженням вугілля потребувала ремонту.

Багато недоліків було й в справі експлуатації локомотивів. Так, на 20 % збільшилась в 1977 році кількість позапланових заходів тепловозів у ремонт. При цьому зросла кількість їх виходу з ладу на шляху слідування. Проте, заявки доріг на заводський ремонт тепловозів на поточний рік були задоволені лише на 60 %. Погано забезпечувалися потреби локомотивних депо у запчастинах, вузлах та агрегатах. Як наслідок на багатьох залізницях відчувалась постійна нестача локомотивів, в основному тепловозів. До того ж, багато з них були застарілими. По розрахункам доріг, для поповнення та оновлення локомотивного парку необхідно було ще не менше 120 тепловозів. Планом же на 1977 р. було передбачено поставку лише 85. Більш того, на вересень із запланованої кількості на дороги надійшло лише 16 [25,6; 26,5].

Повільно проходила й заміна маневрових локомотивів на більш потужні. Та навіть наявні потужності не використовувались в повній мірі. Так, не повністю використовувалась сила тяги локомотивів та корисна довжина приймально-відправочних шляхів [26, 5].

Значно знижувала ефективність роботи залізничного транспорту й така його хронічна хвороба як неповне використання вантажоспроможності вагонного парку. Так, на більшості відділень мережі залізниць Української РСР встановлені вагові норми для вантажних поїздів не виконувались, в результаті чого недовіз вантажів у розрахунку лише на 1 поїзд у квітні 1982 р. складав у середньому 250 т. [7, 11].



## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

---

Істотним недоліком у використанні існуючої сітки залізниць була також недостатня узгодженість транспортування основних вантажопотоків між різними залізницями (Придніпровська, Південно-Західна, Донецька тощо), яка ускладнювалася ще й відсутністю на деяких найважливіших напрямках дублюючих ходів. До вузьких місць залізничної мережі слід віднести й ряд недоліків в роботі великих вузлів та станцій. Так, внаслідок недостатньої технічної оснащеності опорних сортувальних станцій на них оброблялось лише 40 % загального обсягу роботи сортувальної мережі залізниць, а решта ж сортувальної роботи виконувалась на технічно менш оснащених дільничних станціях, що призводило до значного збільшення простою рухомого складу, сповільнення просування вагонопотоків, а отже помітного зниження пропускну і провізної спроможності багатьох ліній [1, 17].

Вузьким місцем залишалось і те, що більшість великих вузлів потребували розвантаження від надмірних для них транзитних потоків, для чого потрібно було побудувати ряд глибоких залізничних обходів [1, 17]. Їх відсутність значно сповільнювала рух поїздів. Як наслідок, на деяких відділеннях поїзди знаходились на лінії на 50 % довше встановленого нормативного часу [7, 11].

Слід відзначити і те, що ремонтні служби суттєво відставали за своїм оснащенням від основного виробництва. На допоміжних роботах та на ремонтних підприємств залізничного транспорту було зайнято понад 46 %, а на ручних роботах – понад 48 % від загальної кількості робітників, що займалися немеханізованою та ручною працею у промисловості республіки [27, 8].

Систематично не виконувались плани по комплексній механізації вантажно-розвантажувальних робіт на вантажних дворах. Так, у X п'ятиріччі лише Південна залізниця виконала план по комплексній механізації вантажно-розвантажувальних робіт на вантажних дворах [116, 8]. Що ж до підприємств промислового залізничного транспорту, то у 1970 р. рівень механізації вантажно-розвантажувальних робіт становив тут лише 78 % [17, 140]. Негативне значення цього показника стає більш виразним, якщо не забувати про те, що мова йшла про величезні (мільйони тонн) обсяги вантажоперевезень.

Саме через недостатню увагу до розвитку транспортно і складського господарства на багатьох промислових підприємствах та організаціях залізничного транспорту темпи вантажно-розвантажувальних робіт хронічно відставали від нормативів переробки вагонів. Більш того, це негативний показник мав стабільну тенденцію до підвищення. Так, за період з 1961 по 1971 рр. по Україні простій вагонів під однією вантажною операцією зріс в середньому на 12 % [21, 132].

Поряд з цим і погіршення виконання графіку руху вантажних поїздів призвело до втрати близько 22 % пропускну здатності доріг, що дорівнювало її приросту, отриманому за рахунок технічного переоснащення мережі у 1971-1985 рр.

Та й у організації пасажирського руху теж не відбулося суттєвих змін у щодо збільшення швидкостей пасажирських поїздів, підвищення комфорту і покращення обслуговування пасажирів [14, 11].

Суттєвою проблемою роботи залізничного транспорту була організаційна неузгодженість управління між відділеннями доріг та транспортними цехами великих промислових підприємств, що мала своїм наслідком низьку ефективність використання локомотивного та вагонного парків, зниження продуктивності праці та зростання собівартості перевезень [14, 11].

Планування розвитку промислового залізничного транспорту мало ряд специфічних особливостей. Воно за звичай здійснювалося у масштабах окремих мініс-

## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

---

терств. Це призвело до великого розпорошення технічних засобів, дублюванням низки дорогих механізмів і обладнання на близько розташованих підприємствах різної відомчої підпорядкованості та поганому їх використанню. Протягом багатьох років на розвиток промислового залізничного транспорту виділялися обмежені кошти. Але навіть ці капіталовкладення не повністю освоювалися підприємствами [27, 9].

Проте основною причиною незадовільного становища на промисловому залізничному транспорті в цілому та при організації на ньому на вантажно-розвантажувальних роботах було все ж велике розпорошення технічних засобів між тисячами промислових підприємств, підпорядкованих більш ніж 50 різним міністерствам та відомствам союзного та союзно-республіканського підпорядкування. Так, по 1-2 локомотива мали 53 % всіх господарств з локомотивним парком, по 2-5 – 25 %, 11 та більше – лише 10 % [27, 9]. Отже, за обсягом переробки вантажів основна маса під'їзних залізничних шляхів відносилася до малодіяльних. Так, Південно-Західна залізниця уклала 380 договорів на подачу та прибирання вагонів з середньодобовим вагонообігом менше 5 вагонів, Львівська – 400, Одесько-Кишинівська – 350 договорів [27, 9].

Розпорошення транспортних та вантажно-розвантажувальних робіт ускладнювало механізацію та автоматизацію транспортно-складських процесів, вело до широкого використання ручної праці. Наявність великої кількості малодіяльних під'їзних шляхів створювало значні труднощі в організації роботи для магістрального залізничного транспорту, оскільки викликало необхідність у багаторазовій перестановці вагонів перед подачею їх на значну кількість малодіяльних шляхів, в організації чисельних збірних поїздів для обслуговування багатьох малодіяльних станцій, що зрозуміло суттєво знижувало пропускну та переробна здатність залізниць [27, 10].

В силу цих чинників розвиток залізничного транспорту промислових підприємств значно відставав від темпів технічної реконструкції магістральних залізниць. А між тим на під'їзних коліях промислових підприємств проводилось близько 75% всіх вантажно-розвантажувальних операцій. Аналіз показував, що в період транспортного процесу вантажі безпосередньо в русі знаходились лише 23 % часу, а на вантажних і технічних станціях та на під'їзних станціях – 77 %. Отже, потрібні були значні зусилля для поліпшення роботи під'їзних колій і технічних станцій промислових підприємств, що в кінцевому разі дуже прискорило б просування вантажів [13, 246].

У 1980-х рр. ситуація ще більш ускладнилась. Зростання потужності залізниць у 1980-х рр. майже припинилось. Ще більш виразною стала нерівномірність завантаженості існуючої сітки залізниць на окремих її ділянках. На 2600 км вирішальних напрямків вантажонапруженість перевищила 80 млн. т/км [14, 10]. Крім того, ряд важливих міжрайонних магістралей, все ще залишались одноколійними або ж мали у своєму складі одноколіїні ділянки великої протяжності. І в той же час внаслідок незадовільного стану колійного господарства не було можливості ефективно використовувати ряд існуючих ліній, паралельних перевантаженим одноколіїним магістралям. Слабкими ланками мережі були ще окремі двоколіїні ділянки на підходах до великих морських портів Азово-Чорноморського басейну, де наявність резервів пропускну та провізної спроможності мала особливе значення [1, 16].

З другої половини 1980-х рр. ситуація загострилась ще й унаслідок хронічного недофінансування галузі. Майже третина вагонів і 40 % локомотивів застаріли та фізично зносилися [9, 199]. Недостатньою була всупереч світовій тенденції спеціа-

## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

---

лізація у вагонобудуванні. Лише на 1990 р. планувалось прийняти програму технічного переобладнання та модернізації залізничного транспорту. Проте і вона передбачала забезпечення поставок залізницям вантажних вагонів із доведенням частки спеціалізованого рухомого складу до 39 %, у той час як на залізницях США вона становила 60 % [9, 193].

Суттєво знизилось і виробництво електрорухомого складу. З 1988 р. припинились поставки дизель-поїздів із Угорщини, автомотрис з Чехословаччини, а власне виробництво цих видів транспорту було відсутнє. Почав потребувати суттєвого поліпшення структури парк вантажних вагонів, зокрема вагонів підвищеної вантажопідйомності, з високим осьовим навантаженнями що б забезпечило суттєве зниження коефіцієнта використання тари і підвищення показників надійності.

Що ж до рівня механізації шляхових робіт, то він все ще становив: при поточному ремонті 41 %, середньому – 77 %, капітальному – 87 %. Незважаючи на такий незадовільний стан справ темпи створення нових типів шляхових машин були недостатніми. Та і конструкція та якість навантажувально-розвантажувальні машин і механізмів не задовольняли вимоги надійності при інтенсивному режимі роботи. Тобто технічний рівень машин і обладнання, що поставлявся залізницям, суттєво відставав від вимог часу [9, 192].

Таким чином, технічна реконструкція залізниць повинна була проводитися шляхом введення в дію нових, технічно досконалих, а отже економічно ефективних ліній та других колій; оснащення ліній приладами автоблокування та диспетчерської централізації; підвищення швидкості руху вантажних поїздів; створення резервів пропускних та провізних здатностей; збільшення частки великовантажних та спеціалізованих вагонів в загальному парку; збільшення обсягу перевезень у контейнерах. Однак, науково-технічні та виробничі можливості не були використані у повній мірі. Існуюча на той час система управління галуззю була не здатна забезпечити комплексний розвиток основних транспортних ходів, не вдалося й налагодити чітку взаємодію між магістральним та промисловим транспортом. Стан справ на залізничному транспорті погіршувався і внаслідок того, що перманентними для залізничного комплексу стали низькі темпи оновлення вагонного парку, недостатній рівень впровадження навантажувально-розвантажувальних робіт, механізації, автоматизації, невідповідний зростаючим вимогам технічний стан більшості великих залізничних вузлів.

## ЛІТЕРАТУРА

1. *Василишин В. Ф.* Розвиток і вдосконалення сітки залізниць Української РСР // Питання розвитку усіх видів транспорту в Українській РСР / Під заг. ред. Л. В. Шульгіна. – К. : Держплан УРСР, 1972. – С. 14-18.
2. *Захаров А. Г.* Транспорт України. – К. : Знання, 1974. – 46 с.
3. *Козак М. П., Кулаєв Ю. Ф., Яшник Н. Н.* Транспорт Украины в единой транспортной системе СССР. – К. : Знання УССР, 1976. – 22 с.
4. *Лельчук В.С.* Научно-техническая революция и промышленное развитие СССР. – М. : Наука, 1987. – 285 с.
5. *Научно-технический прогресс на транспорте Украинской СССР / Подгот. М. П. Козаком.* – К. : Знання, 1985. – 23 с.
6. *Гурнак В. Н.* Транспортний потік республіки. – К. : Знання УРСР, 1986. – 49 с.
7. *Лысенко Ю. Я., Козак М. Т.* Региональные проблемы развития транспорта Украинской ССР. – К. : Знання, 1982. – 20 с.
8. *Лысенко Ю. Я., Гурнак В. Н.* Транспорт республіки в 12 пятилетке. – К. : Техника, 1986. – 199 с.

## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

---

9. *Хахлюк А. М.* Залізничний комплекс України : генезис, функціонування, перспективи. – К. : Кондор, 2009. – 299 с.
10. *Лавська Ю. В.* Перетворення в економіці України в 1953 – 1964 рр. Історіографія проблеми / Автореф. дис. канд. іст. н. 07.00.01. – Донецьк, 2008. – 20 с.
11. *Довідки, звіти* про роботу Південно-Західної залізниці (1957) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 675. – Арк. 31.
12. *Народне господарство УРСР у 1970 р.* – К. : Статистика, 1971. – 565 с.
13. *Народне господарство Української РСР у семиріччі. Сучасний стан та перспективи розвитку* / Під ред. О. Несторенко. – К. : Вид. Академії Наук УРСР, 1960. – 519 с.
14. *Региональные проблемы развития транспортной системы Украинской ССР* / Отв. ред. Н. Е. Гончаров. – М. : Институт комплексных транспортных проблем, 1988. – 158 с.
15. *Звіти* про роботу з кадрами на Південно-Західній залізниці (1966) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 731. – Арк. 83.
16. *Научно-технический прогресс на транспорте Украинской ССР* / Подгот. М. П. Козаком. – К. : Знання, 1985. – 23 с.
17. *Інформація* про виконання постанови ЦК КПРС та Ради Міністрів СРСР від 02.06.1971 р. «Про покращення роботи промислового залізничного транспорту» // ЦДАВО. – Ф. 337. – Оп. 23. – Спр. 388. – Арк. 139-140.
18. *Історія УССР* : в 10 т. – Т. 10. Українська ССР в умовах розвинутого соціалізму (60-е – на-чало 80-х років) / Редкол. А. В. Лихолат (отв. ред.) і др. К. : Наукова думка, 1981. – 775 с.
19. *Довідки, інформації, звіти* про роботу залізниць (1978) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 1755. – Арк. 2, 6.
20. *Доповідні записки довідки* про роботу залізниць (1972) // ЦДАВО. – Ф. 4604. – Оп. 2. – Спр. 2577. – Арк. 17-34.
21. *Цветов Ю. М.* Проблеми удосконалення координації роботи залізничного і автомобільного транспорту в пунктах їх взаємодії // Питання розвитку усіх видів транспорту в Українській РСР / Під заг. ред. Л. В. Шульгіна. – К. : Держплан УРСР, 1972. – С. 130-141.
22. *Комплексное программное совершенствование взаимодействия разных видов транспорта в Украинской ССР* / Подгот. Н. Н. Борисов. – К. : Знання, 1985. – 104 с.
23. *Довідки, звіти* про заходи з покращення провізної здатності на залізницях УРСР (1970) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 415. – Арк. 7.
24. *Повышение эффективности работы транспорта Украинской ССР* / Под ред. Ю. Ф. Кулаева. – К. : Наукова думка, 1979. – 223 с.
25. *Довідка* про виконання постанови ЦК КПРС та Ради Міністрів СРСР «Про заходи з розвитку залізничного транспорту у 1976-1980 рр.» (1976-1977) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 1569. – Арк. 6.
26. *Довідки* відділу транспорту та зв'язку ЦК КПУ про хід виконання постанов ЦК КПРС (02.03.1976-11.11.1977) // ЦДАГО. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 1569. – Арк. 5-20.
27. *Цветов Ю. М.* Транспортная система Украинской ССР и координация работы различных видов транспорта. – К. : Знання, 1974. – 148 с.