

УДК 94(477) «1960/1980»: 656

Анатолій Горбань

ОСНОВНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ Й ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ МЕРЕЖІ УКРАЇНСЬКОЇ РСР (1960–1980 рр.)

Досліджені особливості функціонування транспортної системи УРСР в цілому та визначені основні тенденції її розвитку. Показані як досягнення, так і прорахунки, неузгодженість розвитку окремих підсистем та організації ефективної взаємодії різних компонентів єдиної транспортної системи.

Ключові слова: транспортна система, вантажні та пасажирські перевезення.

Исследованы особенности функционирования транспортной системы УССР в целом и определены основные тенденции ее развития. Показаны как достижения, так и просчеты, несогласованность развития отдельных подсистем и организации эффективного взаимодействия разных компонентов единственной транспортной системы.

Ключевые слова: транспортная система, грузовые и пассажирские перевозки.

The features of functioning of a transport system USSR are investigational on the whole and certainly basic its progress trends. Both achievement and miscalculations, inconsistency of development of separate subsystems and organization of effective co-operation of different components of the unique transport system is rotined.

Keywords: transport system, freight and passenger transportations.

Постановка проблеми. Нарощення пропускних і провізних здатностей усіх видів транспорту республіки за рахунок збільшення потужності транспортного потенціалу залізничних та автомобільних доріг, розвитку транспортних вузлів, повної заміни на залізничному транспорті парової тяги на електричну та дизельну, підвищення вантажопідйомності, швидкості руху автомобільного транспорту дозволило освоювати зростаючі обсяги перевезень вантажів і пасажирів. Однак кожен вид транспорту мав свої характерні особливості та власну динаміку нарощення обсягів перевезень. Між тим, ефективне функціонування транспортної мережі в цілому потребувало належного узгодження всіх її компонентів. Це питання часто залишалося невирішеним.

Мета. Комплексно розглянути особливості функціонування різних видів транспорту УРСР в цілому та визначити основні тенденції організації роботи транспорту. Показати як досягнення, так і невирішені аспекти, які впливали на ефективність функціонування транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У радянський період дослідники розглядали розвиток різних видів транспорту УРСР як складову всієї транспортної системи радянської країни. Підтвердженням цьому є низка історично-економічних досліджень: колективна праця «Транспорт України в єдиної транспортної

© Горбань А. В., 2014

системе ССРСР» [1]; монографічне дослідження В. Гурнака [2]. Низка авторів робили також спроби визначити основні тенденції розвитку та шляхи узгодження роботи різних видів транспорту [3], [4]. Важливим джерелом інформації для сучасного аналізу особливостей функціонування та розвитку транспортної роботи в Україні в означений період є і статистичні щорічники «Народне господарство УРСР».

Виклад основного матеріалу дослідження. Аналізуючи доволі широке коло чинників, які в той чи інший спосіб впливали на характер функціонування транспортної системи республіки в цілому, необхідно виділити певні тенденції розвитку роботи транспорту.

Це, насамперед, швидке зростання темпів і обсягів транспортних перевезень у 1960–1980-ті рр. За цей період сумарні обсяги вантажних перевезень з відправлення зросли в республіці у 2,5 раза [5, 6]. Вантажообіг усіх видів транспорту також збільшився у 2,5 раза, у тому числі вантажообіг залізничного транспорту у 2,2 раза, річкового – 2,5 раза, автомобільного – у 4 рази [5, 6]. Лише у період з 1970 по 1975 рік понад встановлені завдання було перевезено 197 млн т вантажів [1, 7].

Таблиця №1. Загальний вантажообіг усіх видів транспорту УРСР (млрд т/км)

Вид транспорту	Роки				
	1960	1965	1970	1975	1980
Залізничний	216,4	292,8	380,2	458,9	469,6
Морський	30,7	80,1	172,3	192,7	168,8
У тому числі каботаж	5,9	5,6	5,2	5,4	5,6
Річковий	4,1	4,5	6,1	8,9	10,7
Автомобільний	17,7	27,4	41,6	58,6	70,1
Повітряний	-	-0,1	0,2	0,2	0,2
Всього	269	410,4	611,6	743,2	771,1
Всього без закордонплавання	244	335,9	444,5	555,9	605,3

[6, 196-204], [5, 6]

Необхідно також зазначити, що питома вага Української РСР у загальносоюзних обсягах транспортних перевезень постійно зростала, що свідчило про виняткове значення транспортної мережі республіки.

У середині 1980-х років на УРСР припадало майже 20 % усіх внутрішніх перевезень та понад 13 % загального вантажообігу країни [2, 7].

Менший відсоток вантажообігу у відношенні до 20 % внутрішніх перевезень є цілком логічним, виходячи із того, що в Україні народногосподарські об'єкти були розміщені більш компактно, ніж по СРСР в цілому.

У 1985 р. вантажообіг всіх видів транспорту загального користування республіки складав 643,8 млрд т/км (без закордонного), а пасажирообіг – понад 160 млрд пас/км. У середньому за добу в Україні всіма видами транспорту перевозилося 16,4 млн т вантажів та 23,6 млн пасажирів. Середньодобові обсяги перевезень автобусами транспорту загального користування складали – 22 млн чол., у тому числі в сільській місцевості – 5 млн чол. [7, 10].

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

На цьому фоні доволі яскраво проглядається різкий спад темпів зростання транспортних перевезень, починаючи з другої половини 1970-х рр. Про це свідчать матеріали, подані у двох наступних таблицях.

*Таблиця 2. Перевезення вантажів різними видами транспорту
Української РСР в 1960 – 1989 рр. (млн т)*

Вид транспорту	Роки						
	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1989
Залізничний	504,3	663,3	794,7	976,1	981,1	1024	1017
Морський	19,8	29	38,2	45,9	47,1	56	58
Річковий	12,8	17,4	27,3	42,3	51,3	57	68
Автомобільний	1677,9	2362,3	3058,2	4057,1	4390,3	4727	4821
Повітряний	0,060	0,13	0,18	0,22	0,23	0,3	0,2
Трубопровідний	-	10,4	22,4	45,5	101,6	112	122
Всього	2214,86	3082,53	3940,88	5167,12	5572,23	5976	6080

[5, 8], [8, 415]

Таблиця 3. Динаміка зростання відправлень вантажів по п'ятирічках (у %)

Вид транспорту	1965	1970	1975	1980	1985	1989
Залізничний	132	120	123	100,5	104	99
Річковий	141	158	160	121	112	119
Автомобільний	140	129	133	108	107	102
Повітряний	-	146	122	105	130	67
Всього	139	127	131	107	106	101

[5, 8], [8, 415]

Як показують доволі промовисті матеріали обох вищенаведених таблиць, якщо до 1975 року протягом кожної п'ятирічки спостерігалось стабільне зростання обсягів відправлень вантажів, – від 22 % на повітряному транспорті до 60 % на річковому, то за наступне п'ятиріччя ці показники стрімко впали і коливалися від 0,5 % на залізничному транспорті до 21 % на річковому. В цілому протягом 1980-х рр., так і не вдалося повернути позитивну динаміку зростання перевізної роботи транспортної мережі. Фактично це означало те, що у роботі почали домінувати застійні тенденції розвитку галузі.

Слід також зазначити, що матеріали таблиці №3 вказують на ще одну особливість у розвитку транспорту республіки.

Так, протягом 1960-1980-х рр. обсяги перевезень вантажів зростали на всіх видах транспорту, проте темпи їх росту були неоднаковими.

Найбільш динамічно відбувалося зростання обсягів перевізної роботи таких видів транспорту, як: автомобільний та річковий. Це, головним чином, було зумовлене проведенням доволі масштабних заходів, спрямованих на технічну реконструкцію цих галузей.

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

Це позначилося на динаміці питомої ваги різних видів транспорту в обсягах перевезення вантажів.

Таблиця 4. Динаміка питомої ваги різних видів транспорту в загальному обсязі перевезень Української РСР (у %)

Види транспорту	1965	1970	1975	1980
Залізничний	21,5	20,2	18,9	17,6
Автомобільний	76,6	77,5	78,5	78,8
У тому числі загального користування	24,6	16,8	17,7	20
Річковий	0,6	0,7	0,8	0,9
Повітряний	0,003	0,005	0,004	0,004
Всього	100,0	100,0	100,0	100,0

[9, 4]

Як свідчать наведені статистичні показники, протягом проаналізованого нами періоду продовжували стрімко зростати обсяги перевезень автотранспортом, натомість зменшувалася питома вага перевезень, які забезпечував залізничний транспорт. Так, у 1980 р. автомобільним транспортом було виконано вже 78,8 %, загального обсягу перевезення вантажів, в той час як залізничним – лише 17,6 %. Причому відсоток вантажів відправлених залізницями, систематично знижувався.

Ще однією характерною особливістю було і те, що надто низькою лишалася частка повітряного та річкового транспорту в перевізній роботі.

Ще одним важливим показником роботи того чи іншого виду транспорту була середня відстань вантажних перевезень. Цей показник мав суттєве значення при формуванні техніко-економічних показників роботи галузі.

Таблиця 5. Середня відстань перевезень тонни вантажу різними видами транспорту загального користування у 80-х роках (км)

Роки	Залізничний	Річковий	Автомобільний	Авіаційний
1980	479	209	16	631
1985	486	216	15	588
1989	489	176	16	649

[8, 416]

Як це видно із вищенаведених даних про узагальнене «плече» вантажних перевезень автотранспортом, то ним в основному перевозилися вантажі на короткі відстані, натомість залізничним та повітряним – на далекі.

Аналогічні процеси були в цілому притаманні і для пасажирських перевезень. Так, обсяг пасажирських відправлень по республіці за період 1960-1980 рр. збільшився в цілому в 4,8 рази, у тому числі перевезення, які здійснювались повітряним транспортом зросли – у 7,2 рази й автомобільним – у 5,5 рази. Характерно також,

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

що в той час як загальний пасажирообіг по республіці збільшився за цей час у 4,3 раза, то на автомобільному транспорті він зріс в 8,2 раза. [5, 6].

Основний обсяг пасажирських перевезень припадав на автомобільний транспорт, міський (трамвай, тролейбус) і приміський електричний. На далекі відстані залізницею подорожувало лише 6 % пасажирів від їх загальної кількості, тому в загальних обсягах пасажирообігу транспортної системи України питома вага залізничних перевезень пересічно дорівнювала 36 %. Послугами громадського транспорту кожен житель республіки за орієнтовними підрахунками користувався в середньому понад 260 разів на рік [2, 31]. Загальна динаміка та питома вага різних видів транспорту в пасажирських перевезеннях виглядає наступним чином.

Таблиця 6. Пасажирооборот різних видів транспорту
Української РСР (млрд. тарифних пас. км.)

Вид транспорту	Роки						
	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1989
Залізничний	25,4	30,5	39,5	49,8	57,4	67	73,2
Морський	0,4	0,7	0,8	1,0	1,3	1,4	1,1
Річковий	0,3	0,4	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6
Автомобільний	10	24,1	46,6	69,1	81,7	86,7	90,1
Повітряний	-	4,2	8,9	13,5	15,9	12,5	15,4
Всього	36,1	59,9	96,3	134	156,9	168,2	180,4

[5, 8], [8, 416]

Таблиця 7. Відправлення пасажирів на різних видах транспорту
Української РСР (млн. чол.)

Вид транспорту	Роки				
	1960	1965	1970	1975	1980
Залізничний	296	344	399	486	516
Морський	13,7	17,8	19,8	28,7	28,5
Річковий	15,2	18,7	21,4	27,9	24,8
Автомобільний	1408,1	2885,3	5060,9	7089,3	7801,1
Повітряний	1,7	5,4	9	12,4	12,3
Всього	1734,7	3271,2	5510,1	7644,3	8382,7

[5, 8]

Як свідчать вищенаведені показники, найвищі темпи зростання пасажирообігу спостерігалися на автомобільному транспорті загального користування та повітряному транспорті [3,6].

Поступово змінювалася й питома вага різних видів транспорту в загальному пасажирообігу.

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

Таблиця 8. Зміни питомої ваги різних видів транспорту у загальному пасажирообігу транспорту Української РСР

Види транспорту	1965	1970	1975	1980
Залізничний	50,9	41	37,1	36,6
Автомобільний	40,2	48,4	51,6	52,1
Річковий	0,7	0,5	0,4	0,4
Повітряний	7	9,3	10,1	10,1
Всього	100			

[3, 5]

Аналіз згрупованих нами статистичних матеріалів показує, що, коли у 1965 р. залізниці освоювали 50,9 % всього пасажирообігу, а автомобільний транспорт – 40,2 %, то за 15 років ситуація суттєво змінилася. Автомобільний транспорт загального користування почав освоювати 52,1 % пасажирообігу, а залізничний вже лише – 36,6 %, хоч загальний приріст пасажирообігу залізних доріг України також зріс при цьому майже в 1,9 раза [3,6].

Значно нижчі темпи росту пасажирообігу демонстрував річковий транспорт. Натомість за 15 років на 38 % збільшився приріст пасажирообороту на повітряному транспорті [3, 6].

У наступній таблиці подано динаміку зміни питомої ваги різних видів транспорту в загальному відправленні пасажирів.

Таблиця 9. Питома вага різних видів транспорту Української РСР у відправленнях пасажирів (у відсотках)

Види транспорту	1965	1970	1975	1980
Залізничний	10,5	7,2	6,3	6,2
Автомобільний	88,2	91,8	92,7	93
Річковий	0,6	0,4	0,4	0,3
Повітряний	0,2	0,2	0,2	0,2

[3, 6]

Кількість відправлень пасажирів збільшилось з усіх видів транспорту. При цьому найбільші темпи приросту мали місце на автомобільному транспорті загального користування та повітряних видах транспорту. Проте зростання питомої ваги відправлень пасажирів мало місце лише на автотранспорті, натомість на повітряному транспорті питома вага відправлень пасажирів майже не змінилася, а на решті видах транспорту (залізничний та річковий) вона навіть суттєво знизилася.

Щодо питомої ваги різних видів транспорту в загальному пасажирообігу, то достатньо повне уявлення про це дають матеріали наступної таблиці, яка характеризує цей процес у першій половині 1980-х рр.

ЗАГАЛЬНОТРАНСПОРТНІ ПРОБЛЕМИ

Таблиця 10. Питома вага різних видів транспорту в загальному пасажирообігу (у відсотках)

Види транспорту	1980	1985
Залізничний	36,6	38,7
Автомобільний загального користування	52,1	52,3
Річковий	0,4	0,38
Морський	0,8	0,8
Повітряний	10,1	7,81
Всього	100	100

[4, 4]

Що ж до середньої відстані перевезень пасажирів різними видами транспорту, то уявлення про це дають матеріали наступної таблиці, де наведено статистичні показники 80-х років.

Таблиця 11. Середня відстань поїздки пасажирів різними видами транспорту загального користування (км)

Роки	Залізничний	Річковий	Автомобільний	Авіаційний
1980	93	22	10	873
1985	101	24	11	988
1989	108	29	11	1079

[8, 417]

Підсумовуючи сказане, слід констатувати, що в цілому розвитку транспортної мережі України, як і всьому її народногосподарському комплексу в цей період був притаманний суперечливий характер. З одного боку – зростали основні макроекономічні показники (основні виробничі фонди, обсяги провізної роботи). А з другого – продовжували наростати труднощі, знизилися темпи та динаміка ефективності використання транспортної мережі.

До проблемних питань роботи транспортної мережі республіки у аналізований нами період слід віднести, насамперед, наступне:

– незадовільний рівень використання та надійності роботи технічних засобів транспорту (високий відсоток невиробничих простоїв, перевитрати палива, незадовільне технічне обслуговування, аварійність);

– прорахунки у нарощенні пропускну та провізної здатності всіх видів транспорту (недостатнє застосування контейнерних перевезень, неритмічність роботи, нерівномірне розподілення перевізної роботи по регіонах республіки);

– прогалини в розвитку транспортно-економічних зв'язків (наявність нераціональних перевезень вантажів та термінів доставки вантажів, недостатній розвиток централізованих перевезень, що стримувало покращення координації роботи різних видів транспорту. Складні проблеми розвитку транспортної сітки економічних ра-

йонів могли бути правильно розв'язані тільки з урахуванням реальних зрушень, що відбувалися б в розміщенні, структурі та продуктивності головних видів виробництва;

– низька відповідальність за збереження вантажів (високий рівень пошкоджень, чисельні випадки розкрадання);

– недостатній рівень обслуговування пасажирів (порушення регулярності руху, недостатня швидкість, незручності графіку відправлень).

Проте чи не найголовнішим фактором, який впливав на виникнення всіх цих негараздів, було те, що не спостерігалось узгодженого керівництва різними видами транспорту, продуманого управління транспортною роботою в інтересах всіх галузей економіки.

Висновки та пропозиції. Підсумовуючи вищезазначене, слід констатувати, що протягом 1960-1980-х рр. обсяги транспортних перевезень швидко зростали, завдяки чому транспортні галузі Української РСР займали важливе місце у функціонуванні транспортної мережі держави в цілому. У цей період помітні кілька основних тенденцій розвитку транспортної системи: збільшення обсягів перевезень вантажів відбувалося динамічніше на автомобільному та річковому транспорті; змінювалась питома вага різних видів транспорту з відправлення вантажів, зокрема, у залізничного транспорту змінилася на користь автомобільного транспорту й питома вага різних видів транспорту в загальному пасажирообігу. Однак, чи не найпомітнішою тенденцією був спад з кінця 1970-х рр. темпів зростання перевізної роботи в усіх транспортних галузях республіки, що фактично свідчило про наростання негативних тенденцій у функціонуванні економіки в цілому.

ЛІТЕРАТУРА

1. Козак М. П., Кулаєв Ю. Ф., Яшник Н. Н. Транспорт Украины в единой транспортной системе СССР. – К. : Знання УССР, 1976. – 22 с.
2. Гурнак В. Н. Транспортний потік республіки. – К. : Знання УРСР, 1986. – 49 с.
3. Гурнак В. Н., Гончаров Н. Е. Тенденции развития и пути совершенствования транспортной системы Украинской ССР. – К. : Знання УССР, 1982. – 19 с.
4. *Научно-технический прогресс на транспорте Украинской ССР* / Подгот. М. П. Козаком. – К. : Знання, 1985. – 23 с.
5. Лысенко Ю. Я., Козак М. Т. Региональные проблемы развития транспорта Украинской ССР. – К. : Знання, 1982. – 20 с.
6. *Народне господарство УРСР у 1979 р.* – К.: Техніка, 1980. – 367 с.
7. Лысенко Ю. Я., Гурнак В. Н. Транспорт республіки в 12 пятилетке. – К. : Техніка, 1986. – 199 с.
8. *Народне господарство УРСР у 1989 р.* – К.: Техніка, 1990. – 463 с.
9. Гурнак В. Важный резерв снижения транспортных издержек. – Экономика Советской Украины. – 1977. – № 10. – С. 81–84.
10. *История УССР: в 10 т.* – Т. 10. Украинская ССР в условиях развитого социализма (60-е – начало 80-х годов) / Редкол. А. В. Лихолат (отв. ред.) и др. К. : Наукова думка, 1981. – 775 с.