

УДК [656.2:330.111.66](477)

Ю. С. БАРАШ^{1*}

^{1*} Каф. «Облік, аудит та інтелектуальна власність», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. +38 (0562) 33 58 13, ел. пошта ubarash@mail.ru

РОЛЬ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОМУ ЖИТТІ УКРАЇНИ

У статті описано історію розвитку залізниць України, подано соціально-економічні й стратегічні особливості формування залізничної мережі, місце та роль залізничного транспорту в транспортній системі України.

Ключові слова: залізничний транспорт, розміщення продуктивних сил, розвиток залізниць, інфраструктура та рухомий склад залізниць

Актуальність теми дослідження

У колишньому СРСР залізничний транспорт займав провідне місце в забезпеченні потреб населення в перевезеннях. Після здобуття Україною незалежності він поступово втрачає свої позиції, оскільки в країні починають розвиватися ринкові умови, до яких залізнична галузь не пристосувалася та своєчасно не провела реформування. Крім того, обсяги пасажирських перевезень суттєво зменшуються, що пов'язано із зубожінням населення, зокрема зниженням доходів громадян, міграцією окремих мешканців за кордон, зростанням смертності та зниженням народжуваності.

Відсутність державного фінансування, зниження ефективності роботи залізничного транспорту за рахунок втрати частини обсягів перевезень, необхідність утримання в належному стані всієї матеріально-технічної бази залізничного транспорту, збереження низького рівня тарифів на соціально спрямовані пасажирські перевезення призвели до зростання збитковості пасажирських перевезень як у дальньому (до 40–52 %), так і в приміському (до 89–90 %) сполученні.

Залізничний транспорт дотепер залишається державною монополією і відчуває на собі негативні наслідки нестабільного розвитку економіки України. Перетворення залізничного транспорту в акціонерне товариство не дозволяє надалі субсидувати збиткові пасажирські пере-

везення за рахунок вантажних. Після реформування проблема ліквідації збитковості пасажирських перевезень повинна вирішуватися за рахунок дотацій місцевих та державного бюджетів, а також шляхом підвищення ефективності курсування пасажирських поїздів.

Останнім часом Укрзалізниця впроваджує деякі заходи (у межах фінансових можливостей) з метою підвищення конкурентоспроможності вантажних та пасажирських перевезень, але цього ще замало для відвоювання у автомобільного та авіаційного транспорту втраченої частини перевезень на ринку транспортних послуг.

Аналіз останніх досліджень

Окремі завдання цієї проблеми в різні періоди вирішували українські вчені В. М. Гурнак, В. Л. Дикань, Ю. Ф. Кулаєв, М. В. Макаренко, Є. М. Сич, Ю. М. Цветов, А. М. Новикова, О. Г. Дейнека, Н. М. Колесникова, І. М. Аксьонов, О. М. Пшінько, Ю. С. Бараш, Ю. Є. Пашенко, В. В. Скалозуб, В. М. Самсонкін, Л. О. Позднякова, В. В. Чорний, М. В. Гненний, О. М. Гненний, В. П. Гудкова, О. М. Гудков, Є. І. Балака, О. М. Кривопішин, Л. М. Лобойко, В. І. Сіраков, О. В. Семенцова, К. В. Шерепа, О. М. Рудакова, Я. М. Панчишина, О. О. Коковіна, Т. В. Пономарьова та ін. Актуальність цих напрямків, їх недостатнє теоретичне, методичне й практичне опрацювання визначили вибір теми цієї статті.

Виклад основного матеріалу досліджень

1. Історія розвитку залізниць України

Розгортання залізничного будівництва на українських землях у другій половині XIX століття було пов'язано з процесами формування капіталістичного устрою в економіці країн, до складу яких входили ці землі.

У той період кордон між двома імперіями – Російською та Австро-Угорською поділяв Україну на дві неоднакові за площею частини. Уряди обох держав вважали українські землі органічною своєю частиною і сприймали їх як провінційні околиці.

Але в другій половині XIX століття в обох частинах українських земель почалися зміни. Тут поступово з'являлися елементи урбанізації та індустріалізації: після відміни кріпосного права збільшувалося населення міст, почали діяти промислові підприємства, запрацювали шахти. Найяскравішою ознакою цих змін була поява нового виду сполучення – залізниць, що ніби втілювали на цих землях економічні, соціальні та культурні перетворення.

Саме з тих часів бере початок історія залізниць України. Послідовність перегортання її сторінок ускладнюється обставинами, які пов'язані з розподілом українських земель. Виникнення окремих ділянок залізничної мережі на українських землях відбувалося по регіонах, а згодом ці ділянки сформувалися в шість взаємопов'язаних ланок єдиної транспортної системи, які зараз іменуються Львівською, Одеською, Придніпровською, Донецькою, Південно-Західною та Південною залізницями. Історія кожної з них багата на факти, події і містить відображення процесів розвитку України від часів поневолення до років державної самостійності.

Якщо відобразити етапи будівництва мережі залізниць України за датами їх започаткування, що відзначалися як ювілейні вже в наш час, через століття і більше, то історична хроніка їх виникнення буде мати такий вигляд:

- 03.11.1861 року – Львівська залізниця;
- 03.12.1865 року – Одеська залізниця;
- 22.05.1869 року – Південна залізниця;
- 23.12.1869 року – Донецька залізниця;
- 07.06.1870 року – Південно-Західна залізниця;
- 15.11.1873 року – Придніпровська залізниця.

Найстарішою залізницею на українських землях є Львівська. Її перша ланка довжиною 82 км була побудована в 1861 році від Перемишля до Львова. Будівництво цієї лінії стало можливим завдяки тому, що уряд Австрії запропонував приватному капіталу кредитування на вигідних для нього умовах, коли позика мала повертатися при перевищенні на 5 % чистого прибутку від експлуатації побудованого шляху.

У межах Російської імперії рейкові колії на українських землях спочатку були прокладені в бік великого морського порту – Одеси.

У 1865 році здана в експлуатацію лінія Одеса–Балта, у 1867 р. – Балта–Кіровоград. У 1868–1869 рр. закінчено будівництво лінії Москва–Курськ–Київ, а в 1871 році Одеса з'єдналася з Харковом та Києвом.

З введенням в експлуатацію лінії Київ–Одеса одеський морський порт одержав надійний транспортний зв'язок із хлібними центральними районами країни. Після здачі в експлуатацію в 1873 році лінії Знамянка–Миколаїв помітно збільшилися потоки хлібних вантажів до Чорного моря. Зданий у 1873 році в експлуатацію залізничний напрямок Козятин–Брест–Граєве відкрив вихід українському хлібу в країни Західної Європи через порти Балтійського моря Данцинг і Кенігсберг.

Велике значення для розвитку гірничо-металургійної промисловості мало введення в експлуатацію у 1869 році магістралі Курськ–Харків–Ростов, що була продовженням лінії Москва–Курськ. З'єднання в цьому ж році Микитівки з Ростовом пов'язало промислові райони Донбасу з Азовським морем, що відіграло вирішальну роль аж до 1882 року, коли була введена в експлуатацію лінія Оленівка–Маріуполь.

З військово-морським портом – Севастополем – центр з'єднувався магістраллю Харків–Лозова–Запоріжжя–Мелітополь–Сімферополь, що була введена поетапно в експлуатацію з 1873 по 1875 рік. Це сприяло успішному перебігу подій під час російсько-турецької війни.

Протягом 1878–1879 років високими темпами велося будівництво залізниць у Донбасі. Але особливе значення мало будівництво Катерининської залізниці, що з'єднала Донбас з Кривим Рогом, дала новий поштовх для прискорення темпів розвитку металургійної, залізничної, марганцеворудної й вугільної промисловості.

У 1900 році з метою ліквідації диспропорції між розвитком промисловості і її транспортним забезпеченням було почато будівництво другої лінії Катерининської залізниці від Долгінцевого через Запоріжжя, Нікопольський марганцеворудний басейн, Волноваху, Дебальцеве. Одночасно продовжували укладати під'їзні колії до шахт, рудників і великих підприємств.

За півстоліття, з 1860 по 1910 р., у Донецько-Придніпровському промисловому районі було споруджено майже 3600 км залізниць.

У 1913 році на українських землях на 1000 квадратних кілометрів території припадало в 9 разів більше залізниць, ніж у середньому по Російській імперії. У зв'язку з великими темпами залізничного будівництва зростало споживання вугілля, металу та продукції металобробки. З цим було пов'язано збільшення потужності діючих та зростання кількості нових підприємств металургійної промисловості. У Донбасі були побудовані Юзівський (1872 р.), Єнакієвський (1895 р.), Краматорський (1897 р.), Макіївський (1899 р.) та інші металургійні заводи.

Розвиток мережі залізниць дав могутній поштовх формуванню найбільших промислових районів Донбасу й Наддніпрянщини, сприяв перетворенню України в розвинутий у промисловому плані центр країни. Сформована в дореволюційний період мережа залізниць разом з основними судноплавними ріками й морськими портами утворила власну систему магістральних і місцевих транспортних ліній.

2. Соціально-економічні й стратегічні особливості формування залізничної мережі

Економічний розвиток країни тісно пов'язаний з розвитком шляхів сполучення і на всіх історичних етапах був неодмінною умовою підвищення життєвого рівня членів суспільства. Довжина й густота мережі шляхів сполучення безпосередньо впливає на масштаби й темпи освоєння природних ресурсів, сільськогосподарських угідь, виникнення промислових центрів та формування інших районів.

Найзначнішу роль у галузі важкої промисловості на українських землях в кінці XIX і на початку XX сторіччя відігравав французький, бельгійський, англійський і німецький капітал (80 % доменних печей, 80 % рудників Криворіжжя, 70 % видобутку марганцевої руди, 75 % видобутку вугілля, близько 90 % підприємств коксохімічної промисловості). У цей час тут

були створені потужні промислові райони: вугільний у Донбасі, залізрудний у Криворіжжі, марганцеворудний у Нікопольському басейні; металургійні – у Придніпров'ї та Донбасі, машинобудівні й металообробні – у Харкові, Києві, Одесі, Придніпров'ї, Донбасі, Херсоні; цукрової промисловості – на Лівобережжі України.

Розбудова залізничної мережі сприяла розвитку не тільки важкої промисловості, але й харчової – цукрової, винокурної, борошноемельної й ін. Відбувався швидкий приплив робочої сили із сільської місцевості на залізничний транспорт і в промисловість.

Слід зазначити, що у вантажопереробці придніпровських станцій значну частку становили хлібні вантажі, які доставлялися на залізницю річковим і гужовим транспортом. Крім хлібних з верхів'я Дніпра, Десни, Прип'яті та інших рік на залізницю надходили лісові матеріали.

За часів швидкого формування мережі залізниць українські землі перетворилися в найбільш розвинутий регіон півдня Російської імперії зі значним виробництвом промислової й сільськогосподарської продукції та обсягами її перевезень.

Розміщення продуктивних сил і шляхів сполучення в дореволюційній Росії характеризувалися великою нерівномірністю: найінтенсивнішими були вантажопотоки вугілля й залізної руди в Донецько-Придніпровському районі, вугільні потоки з Донбасу в Московський промисловий район, хлібні вантажі до Москви, Петербурга й південних морських портів. В інших же районах, де були відсутні шляхи сполучення, у весняну мряку й під час затишних осінніх дощів ґрунтові дороги не могли використовуватися для перевезень. Це викликало різкі сезонні коливання: навесні інтенсивність перевезень різко знижувалася, у літню пору після збору врожаю зростала. З огляду на це, щоб уникнути значних втрат у всіх галузях, необхідно було удосконалити транспортну мережу країни.

Одночасно зі збільшенням обсягу вантажних перевезень у зв'язку зі зростанням мережі залізниць набували розвитку й пасажирські перевезення, однак значно меншими темпами. Зумовлено це було тяжким матеріальним становищем трудового люду. Рухливість населення в Україні в той час була в 10 разів меншою, ніж у розвинутих капіталістичних країнах.

Загальна економічна відсталість царської Росії позначалася й на стані залізниць, які були занедбані й мали слабе технічне оснащення. З іншого боку, російська технічна думка того часу створила багато сучасних зразків рухомого складу, колійних машин, споруд і конструкцій.

Після скасування кріпацтва в Росії почали розвиватися більш прогресивні, порівняно з феодалними, капіталістичні відносини. Відбувся цей процес, насамперед, у багатих на природні ресурси високопродуктивних промислових і сільськогосподарських регіонах України. Це, у свою чергу, прискорювало будівництво шляхів сполучення для забезпечення перевезень зростаючих обсягів виготовлення різних видів продукції.

Високі темпи будівництва залізничних колій були пов'язані також зі зростанням споживання вугілля, яке ввозилося з Англії, зокрема для забезпечення паливом іноземних паровозів, що експлуатувалися на збудованих вітчизняних коліях.

Проте будівництву залізниць протидіяли високопосадові державні чиновники, які мотивували недоцільність розвитку колійної транспортної мережі наявністю водних та інших шляхів сполучення, а також власники станцій та засобів перевезення на гужових трактах, які побоювалися небезпечного конкурента – залізниць.

Історія вітчизняної транспортної мережі яскраво відображає умови та особливості її формування й розвитку, загальний характер цієї системи і можливості її розширення. Лише після з'ясування згаданих умов та особливостей можна встановити закономірності та прогресивні тенденції удосконалення залізничної мережі.

На території України з її географічною та природною своєрідністю транспортна мережа, як і інші галузі господарського комплексу, розвивалася вкрай нерівномірно. Перші залізници почали будуватися в південних районах для підвезення сільськогосподарської та іншої продукції до морських портів, оскільки пороги в низинах Дніпра перешкоджали використанню річкового транспорту. На формування мережі вітчизняних залізниць чималий вплив справило й те, що вони будувалися здебільшого в інтересах різних держав, під владою яких у той час перебували окремі регіони України.

У початковій стадії розвитку залізниць України можна виділити два періоди інтенсивного будівництва: перший – кінець 60-х – початок 70-х років XIX ст. (приблизно 25 % сучасної довжини мережі), другий – у другій половині 90-х років (близько 20 %). Це були періоди світової «гарячки» будівництва залізниць. Залізничний транспорт дозволяв задовольнити потреби в перевезенні вугілля та металу, виробництво яких в Україні невпинно збільшувалося. Найбільш відчутно така тенденція виявила себе в економічно розвинених регіонах України, де будівництво відбувалось одночасно в декількох напрямках. Це було пов'язано з особливостями формування залізничної мережі в складі могутніх на той час європейських монархій – Росії та Австро-Угорщини, між якими точилася боротьба за поділ ринків збуту. Остання супроводжувалася територіальними претензіями і, врешті, протистоянням двох військових блоків. З іншого боку, посилення економічної могутності цих країн потребувало розширення обміну товарів як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках, зокрема за умов використання території України.

Першу залізницю в Україні (від Перемишля до Львова) було побудовано й введено в експлуатацію в 1861 р. Вона являла собою одну з ділянок майбутньої транс'європейської магістралі Лондон–Бомбей. Питання про будівництво цієї магістралі розглядалося ще в 1835 р., коли члени англійського парламенту доручили одному з міністрів вивчити можливість та умови прокладання колії між Англією та її колонією Індією через країни Європи. За завданням уряду англійський інженер Маклін об'їхав європейські країни за наміченим маршрутом прокладання залізниць й вивчив місцевість з позиції можливості будівництва на ній станцій між Лондоном та Бомбеєм. На території Австро-Угорщини відповідними містами було визначено Краків, Перемишль, Львів та Чернівці.

Будівництво ділянки від Перемишля до Львова прискорила Кримська війна, до якої на боці антиросійського блоку завчасно готувалась Австро-Угорщина. Відкриття цієї ділянки відбулося 4 листопада 1861 року.

Будівництво залізниць на півдні України стимулювала, власне, поразка Росії в Кримській війні, адже саме відсутність шляхів сполучення стала однією з основних її причин. Тоді як Англія і Франція досить оперативно підвозили

морем свої війська та техніку до Севастополя (для прискорення проведення стратегічних операцій вони навіть побудували Балаклавську залізницю), у Росії зв'язок з театром воєнних дій здійснювався найвідсталішими засобами – гужовим транспортом. Під час негоди рух ґрунтовими шляхами ставав неможливим, тож військам на піший перехід доводилося витрачати багато тижнів і таким чином втрачати боєздатність.

Тож Кримська війна нарешті змусила російських урядовців вирішувати питання про будівництво залізниць. Почали одночасно споруджуватися залізничні колії на території, що прилягала до портів Азовсько-Чорноморського басейну, та в Донецько-Придніпровському районі, де відбувався швидкий розвиток промисловості завдяки розробленню покладів донецького кам'яного вугілля та криворізької залізної руди.

Для підвезення хліба в Одеський морський порт у 1865 р. було введено в експлуатацію залізничну колію з Балти, яка в той час завдяки вигідному географічному положенню перетворилася на південний торговельний центр Росії: тут здавна працювали кілька великих базарів та безліч хлібних магазинів. Залізничний вихід до Одеського морського порту дозволив значно збільшити обсяги перевезень за кордон продукції південно-західного краю: хліба, сала, цукру, вовни тощо.

На той час розглядалися два варіанти продовження залізничної магістралі з Балти до Москви: один – через Київ і Курськ, інший – через Полтаву і Харків. Перший був стратегічним: він мав забезпечити вихід на західний кордон через Жмеринку та Козятин–Бердичів. Другий варіант підтримували поміщики центральних губерній Росії та Лівобережної України, які в цьому разі змогли б набагато вигідніше доставляти свій товар до Одеси.

Після побудови мостових переходів через р. Дніпро в 1870 р. Одеський порт одержав з'єднання з Москвою через Київ–Курськ, а в 1872 р. – через Полтаву–Харків по вже збудованих у 1868–1869 рр. лініях Курськ–Ворожба–Бровари та Курськ–Харків. У цей же період було з'єднано Львів з Одесою та Києвом (через Жмеринку) та Харків з Ростовом.

З введенням у 1873 р. в експлуатацію ділянки Знамянка–Миколаїв було відкрито другий залізничний хід до чорноморських портів.

У цьому самому році для з'єднання з портами Балтійського моря та експорту різних видів продукції в скандинавські країни побудовано лінію Бердичів–Брест, яка мала відгалуження зі Здолбунова до прикордонного Радивілова: це дало можливість продовжити означену лінію до Львова через збудовану в 1869 р. ділянку Красне–Броди.

У цей же період введено в експлуатацію ділянку Лозова–Запоріжжя як частину стратегічної магістралі Харків–Севастополь. Перший потяг з Харкова прибув до Севастополя в січні 1875 року, таким чином Москва одержала стратегічний залізничний вихід до військового морського порту.

Із початком експлуатації ділянки Оленівка–Маріуполь у 1882 р. Донбас одержав вихід до Азовського моря найкоротшим шляхом, а в 1884 р., після спорудження мосту через Дніпро в Катеринославі, – з Кривбасом через уже прокладену лінію Дніпро–Долинська.

В 1887 р., після закінчення будівництва тунелю через Карпати, Львів одержав прямий вихід до Закарпаття.

В 1901 р., після введення в експлуатацію ділянки Дарниця–Лозова, Київ отримав короткий зв'язок з Донбасом; з відкриттям руху на лінії Користівка–П'ятихатки запрацював основний напрямок Донбас–Кривбас–Карпати через збудовану ще в 1876 р. Фастівську залізницю.

Стратегічну лінію напрямку Київ–Ковель побудовано в 1902 р., а в 1908 р. її подовжили до прикордонного Володимир-Волинського. У цьому ж році було введено другу лінію катерининської залізниці – Волноваха–Долгінцеве (Запоріжжя), яка мала розвантажити основний хід Донбас–Кривбас через Катеринослав після закінчення будівництва Кічкаського мосту через р. Дніпро в Запоріжжі.

Ділянку від Володимир-Волинського до Сапіжанки було збудовано успішно наступаючими російськими військами на початку Першої світової війни за надзвичайно короткий термін. Необхідно зазначити, що для підвезення військових з'єднань до лінії фронту під час Першої світової війни на території України було прокладено також залізничні колії від Жлобина до Кам'янець-Подільського, від Шепетівки до Збаража, від Ярмолинців до Гусятина та ін.

Залізничні колії місцевого значення протягом усього розглянутого періоду будувалися в основному за рахунок коштів зацікавлених міс-

цевих власників підприємств і самих залізниць, щоб здійснювати процес підвезення й перевезення вантажів до вже побудованих магістралей, розвантаження основних напрямків, обходу залізничних вузлів, скорочення маршрутів транспортування.

Згруповані за десятиріччями дані про кількість введених у експлуатацію залізничних колій у відсотках показують, що в ХІХ столітті в Україні було побудовано 64 % нині існуючої мережі, у дореволюційний період – 83 %, після 1917 року – 17 %.

Вказані в роботі різні аспекти, що вплинули на формування залізничної мережі, на наш погляд, допоможуть спеціалістам зорієнтуватись у вирішенні питань удосконалення транспортної мережі з урахуванням історичних, стратегічних, економічних та соціальних чинників, а також у розв'язанні складних завдань щодо ефективного надання залізницями транспортних послуг у внутрішньому та зовнішньому конкурентному середовищі. Зауважимо, що кожне рішення щодо будівництва залізниць приймалося лише після багатостороннього обговорення на найвищому щаблі управління доцільності того чи іншого варіанта прокладання залізничної колії.

Розгляд та розв'язання цих питань на науковому рівні є необхідним засобом для вивчення та використання історичного досвіду, яким закладено фундамент подальшого розвитку транспортної системи України. Аналіз формування залізничної мережі допомагає зробити неупереджений висновок щодо удосконалення її реформування. Деякі висновки автора мають дискусійний характер, але навіть за такої постановки питання на рівні наукового прогнозу вони повинні викликати в спеціалістів професійний інтерес і прагнення використати їх для обґрунтування альтернативних варіантів розвитку транспортної системи.

3. Місце та роль залізничного транспорту в транспортній системі України

Українські залізниці – потужна транспортна система, яка за розмірами, обсягами перевезень і рівнем застосування технічних засобів посідає друге місце в СНД.

Вантажообіг українських залізниць становить близько 80 % загального вантажообігу транспортної системи України (без урахування трубопровідного). Загальна довжина українських колій – 21,7 тис. км, із них 45 % електрифі-

ковано, 62 % обладнано автоблокуванням та централізацією, 93,7 % станцій – електричною централізацією. Частка перевезень на електричній тязі в загальному обсязі становить 86,4 %.

Незважаючи на те що довжина головних залізничних колій майже в чотири рази менша, ніж загальна довжина колій у Великобританії, Франції, Італії та Польщі, обсяги перевезень вантажів в Україні перевищують сумарне значення цього показника в наведених вище країнах.

Залізничний транспорт – виробничо-технологічний комплекс організації і підприємств залізничного транспорту загального користування, призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва й населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученні та наданні інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності тощо. Залізниця – державне територіально-галузеве об'єднання, до складу якого входять підприємства, установи та організації залізничного транспорту і яке при централізованому управлінні здійснює перевезення пасажирів та вантажів у визначеному регіоні транспортної мережі.

Законодавство про залізничний транспорт загального користування складається із Закону України «Про транспорт», Закону України «Про залізничний транспорт», Статуту залізниць України, який затверджується Кабінетом Міністрів України, та інших законодавчих актів України.

Нормативні документи, що визначають порядок і умови перевезень, користування засобами залізничного транспорту загального користування, безпеки руху, охорони праці, забезпечення громадського порядку, перетину залізничних колій з іншими видами транспорту і комунікаціями, пожежної безпеки, санітарні норми та правила на залізничному транспорті України, є обов'язковими для всіх юридичних і фізичних осіб на території України.

Закон України «Про залізничний транспорт» визначає основні правові, економічні та організаційні засади діяльності залізничного транспорту загального користування, його роль в економічній і соціальній сферах України, регламентує його відносини з органами державної виконавчої влади, місцевого самоврядування, іншими видами транспорту, пасажирями, відп-

равниками та одержувачами вантажів, багажу, вантажобагажу і пошти з урахуванням специфіки функціонування цього виду транспорту як єдиного виробничо-технологічного комплексу.

Залізничний транспорт є однією з найважливіших базових галузей економіки України, забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення в перевезеннях. Діяльність залізничного транспорту як частини єдиної транспортної системи країни сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціальному й економічному розвитку та зміцненню обороноздатності держави, міжнародному співробітництву України.

Залізниці у взаємодії з іншими видами транспорту повинні своєчасно, якісно і безпечно здійснювати перевезення пасажирів і вантажів, розвивати сферу транспортного обслуговування народного господарства та населення.

Залізничні магістралі з'єднують в одне ціле окремі райони країни з різною спеціалізацією господарства, внутрішні території з портами й іншими країнами, великі промислові центри з сільськогосподарськими зонами і місцями відпочинку та лікування. В Україні перевезення здійснюють шість залізниць: Львівська, Південно-Західна, Донецька, Одеська, Придніпровська, Південна.

До інфраструктури залізничного транспорту входять господарства колії, СЦБ та зв'язку, електрифікації та електропостачання, обчислювальної техніки, вагонне, локомотивне, пасажирське, вантажне, управління цивільних споруд, матеріально-технічного постачання, воєнізованої охорони, пожежної безпеки тощо.

Станом на 1 січня 2010 року залізниці мають:

- загальну експлуатаційну довжину залізничної колії 21,7 тис. км;
- експлуатаційну довжину електрифікованих ділянок 9,75 тис. км, або 45 % від загальної довжини;
- експлуатаційну довжину ділянок, обладнаних автоблокуванням та диспетчерською централізацією 13,4 тис. км, або 62 % від загальної довжини.

На залізницях експлуатується 4539 переїздів, 44 тунелі та 7839 мостів, у тому числі 101 автодорожній шляхопровід.

До складу залізниць входять:

- 1630 станцій;

- 476 відокремлених структурних підрозділів;

- 4 заводи з ремонту рухомого складу;

- 57 локомотивних депо;

- 48 депо для ремонту вантажних вагонів;

- 20 депо для ремонту пасажирських вагонів.

Для виконання перевезень залізниці мають:

- 123627 вантажних вагонів інвентарного парку;

- 1860 магістральних електровозів;

- 2493 магістральних тепловози;

- 162 секції дизель-поїздів;

- 1589 секцій електропоїздів;

- 7346 пасажирських вагонів.

За останні три роки кількість рухомого складу суттєво змінилася, оскільки значна його частина була виключена з інвентарного парку за терміном служби, для пасажирських вагонів припинили виконувати капітально-відновлювальний ремонт. До ЄВРО-2012 було закуплено швидкісні поїзди Hyundai Rotem корейського виробництва та Scoda чеського. На мережі залізниць з'явилася велика кількість приватних вантажних вагонів. Але на сьогодні дефіцит навантажувальних ресурсів перевищує 1500 вагонів у середньому на добу, що не дає змоги повністю задовольнити потребу в перевезеннях та значно знижує конкурентоспроможність залізниць на ринку вантажних перевезень.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Кірпа, Г. М. Інтеграція залізничного транспорту України у європейську транспортну систему: монографія / Г. М. Кірпа. – 2-ге вид., переробл. і допов. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізнич. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2004. – 248 с.
2. Юхновський, І. Р. Транспортний комплекс України. Залізничний транспорт: Проблеми та перспективи / І. Р. Юхновський, Г. Б. Лебеда, Т. І. Попова; за ред. І. Р. Юхновського. – К.: ФАДА ЛТД, 2006. – 288 с.
3. Основи економіки транспорту: підручник / В. І. Щелкунов, Ю. Ф. Кулаєв, Л. Г. Зайончик, В. М. Загоруйко та ін. – К.: Кондор, 2011. – 392 с.
4. Кулаєв, Ю. Ф. Економіка залізничного транспорту: навчальний посібник / Ю. Ф. Кулаєв. – Ніжин: ТОВ «Вид-во «Аспект-Поліграф», 2006. – 232 с.
5. Залізничний транспорт України на порозі реформування / М. В. Макаренко, Ю. М. Цветов, А. Д. Лашко та ін. – К.: ДЕГУТ, 2008. – 189 с.

6. Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про залізничний транспорт» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4443-17>. – Назва з екрану.
7. Закон України від 23 лютого 2012 р. № 4442-VI «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» // Голос України. – 2012. – 21 берез. – № 51.
8. Концепція Державної цільової економічної програми розвитку інвестиційної діяльності на 2011–2015 роки [Електронний ресурс] : постанова Кабінету Міністрів України від 29 вересня 2010 року № 1900-р. – Режим доступу: http://in.gov.ua/index.php?get=55&law_id=382.
9. Офіційний веб-сайт Укрзалізниці [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua>.
10. Про схвалення Стратегії розвитку залізничного транспорту України на період до 2020 р. [Електронний ресурс] : розпорядження Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. № 1555-р. – Режим доступу: <http://www.rbc.ua/ukr/top/show/kabmin-rassmotrit-transportnuyu-strategiyu-ukrainy-do-2020-20102010123200>.
11. Про схвалення транспортної стратегії України на період до 2020 року [Електронний ресурс]: постанова Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 року № 2174-р. – Режим доступу: <http://www.strategy-center.ru/page.php?vrub=inf&vparid=1617&vid=2317>.

Ю. С. БАРАШ^{1*}

^{1*} Каф. «Учет, аудит и интеллектуальная собственность», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, 49010, Днепропетровск, Украина, тел. +38 (0562) 33 58 13, эл. почта ubarash@mail.ru

РОЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЖИЗНИ УКРАИНЫ

В статье приведена история развития железных дорог Украины, социально-экономические и стратегические особенности формирования железнодорожной сети, место и роль железнодорожного транспорта в транспортной системе Украины.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, размещение производительных сил, развитие железных дорог, инфраструктура и подвижной состав железных дорог

Yu. S. BARASH^{1*}

^{1*} Department «Accounting, Auditing, and intellectual property» of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan Str., 2, 49010, Dnepropetrovsk, Ukraine, tel. +38 (0562) 33 58 13, e-mail ubarash@mail.ru

THE ROLE OF THE RAILWAYS IN THE SOCIO-ECONOMIC LIFE OF UKRAINE

The article describes the history of the railways of Ukraine, socio-economic and strategic features of formation of the railway network, the place and role of the railways in the transport system of Ukraine.

Keywords: railway transport, the distribution of productive forces, the development of railways, infrastructure and railway rolling stock

Надійшла до редколегії 17.09.2012.

Прийнята до друку 26.10.2012.