МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЧЕРКАСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНВІЕРСИТЕТ
ІМЕНІ БОГДАНА ХМЕЛЬНИЦЬКОГО

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

Оніщенко Сергій Борисович

УДК 94(477)-029:316:629.4»19»(043)

ЗАЛІЗНИЦІ ТА ЗАЛІЗНИЧНИКИ УКРАЇНИ В ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ XX СТ.: СОЦІОІСТОРИЧНИЙ АСПЕКТ

спеціальність 07.00.01 – історія України

Подається на здобуття наукового ступеня
кандидата історичних наук

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело С. Б. Оніщенко

Науковий керівник:
кандидат історичних наук, доцент
Голиш Григорій Михайлович

Черкаси – 2018

ЗМІСТ

АНОТАЦІЯ 3
SUMMARY 16
ВСТУП 28
РОЗДІЛ 1. НАУКОВО-ТЕОРИТИЧНА БАЗА ДОСЛІДЖЕННЯ……36
1.1. Історіографія теми 36
1.2. Джерельна база, принципи і методи дослідження 47
РОЗДІЛ 2. РОЗВИТОК ВИРОБНИЧОЇ СФЕРИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ 63
2.1. Відбудова залізничного транспорту в перше повоєнне десятиліття 63
2.2. Модернізація інфраструктури залізничного транспорту: виклики та досягнення 90
2.3. Труднощі технічної реконструкції галузі 113
РОЗДІЛ 3. ТРУДОВІ РЕСУРСИ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ…….126
3.1. Підготовка та використання кадрів залізничного транспорту 126
3.2. Матеріально-побутове забезпечення залізничників. 153
3.3. Прояви соціальних прорахунків у роботі з трудовими ресурсами галузі: плинність кадрів та порушення трудової дисципліни 173
ВИСНОВКИ 199
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ 207
ДОДАТКИ 257

АНОТАЦІЯ

Оніщенко С. Б. Залізниці та залізничники України в другій половині ХХ ст. : соціоісторичний аспект. – Черкаський національний університет імені Богдана Хмельницького, 2018.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата історичних наук за спеціальністю 07.00.01 – історія України. – Черкаський національний університет імені Богдана Хмельницького, 2018.

У дисертації із залученням новітніх наукових розробок, широкої джерельної бази і сучасної методології відтворено процес розвитку залізничної транспортної мережі України у радянську повоєнну добу у всіх його аспектах та оцінено можливості використання позитивних результатів цього досвіду.

Об'єктом дослідження є залізничний транспорт як базова галузь транспортної мережі Української РСР у другій половині ХХ ст.

Предметом дослідження є модернізаційні та соціальні перетворення на залізничному транспорті, співвідношення матеріально-технічної реконструкції галузі та змін у підготовці кадрів і розвитку соціальної інфраструктури матеріально-побутового забезпечення залізничників.

Методологічна основа й логіка викладу дисертаційного дослідження обумовлені характером предмету дослідження, метою і завданням дисертації.

Концептуальною основою дослідження є модернізаційна теорія. Під модернізацією розуміється всеохоплюючий інноваційний процес при переході до індустріального й інформаційного суспільства. Процес модернізації уявляється як сукупність підпроцесів: структурної та функціональної диференціації суспільства, індустріалізації, урбанізації, бюрократизації, раціоналізації. Модернізація спирається на систематичне,

безперервне та цільове застосування людської енергії для раціонального контролю над природним, і соціальним оточенням людини.

Методологічною основою дослідження стали принципи історизму, системності та об’єктивності. Вивчення розвитку залізничного транспорту республіки неможливе без урахування його ролі та місця у соціально-економічній сфері життя країни, обумовлених впливом факторів політичного, економічного та соціального характеру. Тому використання принципу історизму дає можливість прослідкувати логіку нарощування зусиль у здійсненні відбудови та модернізації залізничного комплексу в конкретний досліджуваний період.

Принцип наукової об’єктивності потребує всебічного аналізу джерел та літератури, що дає можливість критично проаналізувати те чи інше явище, подію з врахуванням різних точок зору і максимально аргументовано обґрунтувати своє бачення їх сутності.

Системний підхід дозволив розглянути реформування окремих підсистем залізничного транспорту, враховуючи при цьому, що всі елементи взаємопов’язані та утворюють єдиний цілісний механізм.

Принцип багатофакторності дозволив дослідити вплив різного роду суб'єктивних та об'єктивних факторів на темпи здійснення технічної реконструкції залізничного транспорту, формування кадрового потенціалу галузі.

Плюралізм у дослідженні передбачає залучення до опрацювання наукового доробку авторів різних періодів історіографії незалежно від їхньої позиції. Лише визнання альтернативності поглядів на процеси, що висвітлюються, та обґрунтування власних висновків робить дослідження цілісним, а отримані результати науково вагомими.

У якості важливого принципу побудови дослідження, обґрунтованості висловлювань та висновків прийнята індуктивна логіка викладу, коли з окремих положень здійснюються загальні висновки та висунуті тези не суперечать одна одній, а складаються у послідовну

теорію. При цьому обґрунтованість переведення окремих положень до розряду загальних уявлень про досліджуваний предмет підтверджується сукупністю фактів, відібраних відповідно до всебічного критичного аналізу. Наприклад, це простежується від розгляду матеріально-технічної бази окремих вузлових станцій чи залізниць до загальних висновків щодо розвитку залізничного транспорту та виявленню закономірностей у цьому напрямку в масштабах галузі.

Поєднання різних науково-дослідницьких принципів дозволило уникнути однозначних оцінок при вивченні теми. Їх творче використання дало можливість забезпечити максимально достовірне відтворення історичної дійсності, сутності явищ і подій та внутрішньої логіки перебігу складних суспільно-політичних і соціально-економічних процесів, що визначали розвиток залізничного транспорту УРСР.

Необхідність вирішення всіх завдань дослідження зумовлює використання широкого кола різнопланових джерел, що у свою чергу викликає необхідність урізноманітнення методів дослідження проблеми. У ході роботи була використана система загальнонаукових методів: аналіз, синтез, класифікація.

Синхроністичний метод застосовувався для встановлення зв’язків між явищами, що розвивалися в один час. Його призначення полягає у виявленні суттєвих та несуттєвих факторів, наявності та відсутності між ними взаємовпливів.

Кількісні методи використовувались для вивчення, обробки, узагальнення статистичних даних, які в значній кількості присутні при аналізі економічного розвитку залізничного транспорту УРСР. Вони відіграли важливу роль у виявленні динаміки процесів, встановленні розмірів дольової присутності елементів, що піддавалися числовому вимірюванню в узагальнених даних.

Для осмислення теми були використані також спеціальні методи історичної науки: проблемно-хронологічний, історико-системний,

соціально-процесуальний, порівняльно-історичний, комплексний і метод обробки та аналізу статистичних матеріалів.

Проблемно-хронологічний метод обумовив загальну побудову дослідження і дав можливість послідовно реконструювати всю картину подій, пов'язаних з відбудовою та розвитком залізничного транспорту у вказаний період, розглянути в динаміці процес реформування галузі та розкрити зміст основних напрямків цього процесу.

За допомогою історико-системного методу було досліджено залізничний транспорт як цілісну систему, що включала в себе технічну, кадрову, культурно-побутову сфери як системних елементів, нерозривно пов'язаних між собою. У свою чергу сам залізничний транспорт розглядається у дослідженні як складова системи народного господарства республіки та СРСР загалом, обумовлюючи її функціонування. Адже невипадково будь-який промисловий вузол формувався як система взаємопов'язаних підприємств з використанням транспортних й інженерних комунікацій.

Використання порівняльно-історичного методу спонукало до виявлення за допомогою порівняння загального та особливого – закономірностей та специфіки в історії розвитку залізничного транспорту СРСР та УРСР, етапів та тенденції їх розвитку як внутрішньо обумовленого, закономірного процесу. Саме у процесі порівняння відкрилась можливість для тлумачення багатьох факторів, які знаходились у центрі дослідження: зростання кількісних показників – рівня заробітної плати, вантажообігу, експлуатаційної довжини, нарощення темпів технічної реконструкції, покращення житлового забезпечення. Використання цього методу дозволило дослідити розвиток залізничного транспорту УРСР у широкому просторовому та часовому аспекті.

У сукупності використані методи стали важливим механізмом у спробі досягнення поставленої мети, сприяли глибшому розкриттю

проблеми, новітньому трактуванню низки важливих питань, що раніше ігнорувалися або спотворювалися.

Наукова новизна дослідження визначається постановкою і втіленням на багатому фактичному матеріалі комплексної (багатокомпонентної) концепції дослідження, аналізу й викладу бачення розвитку залізничного транспорту, виконаних на основі нових методологічних підходів.

На основі історико-політичного, джерельного (насамперед, архівного), економіко-теоретичного матеріалу вперше здійснена спроба дати об'єктивне і системне пояснення як уже відомих, так і нововиявлених явищ, фактів, цифр із функціонування залізничного транспорту УРСР, подане трактування окремим історичним подіям з позиції сьогодення, зроблено висновки, що відходять від тенденційного, ідеологічного напряму офіційної радянської історіографії.

У роботі об’єктивно аналізуються питання: модернізації виробничої сфери залізничного транспорту; істотно розширені відомості й зроблені узагальнення про процеси формування кадрового ресурсу галузі. Зокрема, досліджено потенціал робітників залізничного комплексу – структура та підготовка кадрів, зміни соціальної сфери – житлове будівництво на транспорті, матеріальний рівень життя українських залізничників, їх соціальне обслуговування. Виявлений комплекс державних заходів, що дозволяв забезпечити на тлі низького рівня життя, особливо у повоєнний період, певний соціально-побутовий мінімум робітникам залізничного транспорту.

Новизна дослідження полягає в тому, що введено до наукового обігу ряд нових раніше невивчених джерел – документів та матеріалів, що дозволило істотно розширити документальну базу дисертації. Залучення в науковий обіг нових документів дозволяє висвітлити невивчені раніше проблеми постачання продовольством, плинності кадрів, виявити зворотну реакцію робітників на проведену політику. На основі наукового

проблемно-хронологічного аналізу проведено ґрунтовне історіографічне дослідження літератури.

Практичне значення отриманих результатів дисертації полягає в тому, що її положення та висновки значно розширюють наукові знання про розвиток залізничного транспорту Української РСР і можуть бути у нагоді під час написання узагальнювальних і спеціальних праць із історії України, навчальних посібників, а також для видання збірок документів та матеріалів, у підготовці лекцій, навчальних курсів, проведенні практичних занять тощо. Здійснений аналіз літератури та джерел дає можливість ознайомитись із існуючими дослідженнями і документами та може послугувати основою для подальшої розробки теми. Ретроспективний погляд на розвиток залізничного комплексу в Української РСР дає можливість виявити й позитивні компоненти історичного досвіду, який може бути корисним у сучасний період.

У *вступі* обґрунтовано актуальність обраної теми, її зв'язок із науковими темами і програмами, визначено мету і дослідницькі завдання, об'єкт і предмет наукового пошуку, показано наукову новизну, практичну цінність дисертації, відображено апробацію результатів дослідження, подано відомості про структуру та обсяг роботи.

У *першому розділі «Науково-теоретична база дослідження»* здійснено аналіз історіографії теми, а також охарактеризовано джерельну базу, принципи і методи дослідження.

Аналіз радянської та української історіографії робіт про розвиток залізничного транспорту УРСР у післявоєнний період дозволяє зробити наступні висновки. Загалом, існує велика кількість праць з історії залізничного транспорту. Однак оцінюючи ступінь вивченості проблеми залізничного транспорту, враховуючи при цьому вклад, внесений дослідниками різних наук, слід підкреслити, що велика увага проблемам функціонування залізничного комплексу приділялася економістами, інженерно-технічними працівниками та спеціалістами-транспортниками.

В історичній літературі найбільш повне відображення знайшли проблеми функціонування залізниць і організації транспортної роботи. При цьому в історичній літературі та серед спеціальних робіт проблема розвитку залізничного транспорту в УРСР у повоєнний період не знайшла повного розкриття, яке б охоплювало всю його складну структуру.

Сьогодні, коли поступово стала утверджуватись модернізаційна теорія вивчення історії, пріоритети в дослідженні розвитку залізничного транспорту у радянський період змінились. Поряд з технічним розвитком, предметом детального вивчення стала людина, яка працювала на залізниці, з усіма її матеріальними та духовними потребами.

Отже, завдання, яке стоїть перед сучасними дослідниками, полягає у необхідності розкрити історію даного виду транспорту з нової, ліберальної оцінки “завоювань” соціалістичного залізничного транспорту. Також постає завдання більш ґрунтовного вивчення рівня життя й умов праці залізничників, їх забезпеченості житлом і якістю соціально-побутового та культурного обслуговування.

Для більш повної та комплексної характеристики розвитку та функціонування залізничного транспорту УРСР знадобився значний масив історичних джерел. За основу їх класифікації був взятий принцип походження. У відповідності до нього всі джерела були поділені на чотири групи та проаналізовані з позицій необхідності розкриття теми дослідження: матеріали директивних органів влади, опубліковані статистичні матеріали, документи партійних і державних архівів, періодична преса. Основними принципами наукової критики джерел слугували їх потенційна достовірність і повнота вміщеної в них інформації.

У *другому розділі «Розвиток виробничої сфери залізничного транспорту»* охарактеризовано процеси відбудови залізничного транспорту в перше повоєнне десятиліття, з’ясовані особливості та досягнення процесу модернізації інфраструктури залізничного

транспорту України, а також виявлені та пояснені труднощі, котрі постали в процесі технічної реконструкції галузі.

Залізничний транспорт УРСР отримав розвиток у той мірі, в якій він був покликаний повністю задовольняти потреби в перевезеннях республіки та держави в цілому. Модернізація транспорту в республіці сприяла її глибокій інтеграції в систему народного господарства, перетворенню в органічну частину економіки радянської країни.

Пріоритетний прискорений розвиток на транспорті УРСР отримали галузі, пов'язані з електрифікацією залізничних ліній і експлуатацією нової локомотивної техніки у зв'язку з надзвичайною потребою прискорення темпів обороту вантажів на величезних за протяжністю територіях СРСР. При цьому темпи й характер розвитку технічного прогресу на транспорті були продиктовані модернізаційними процесами в економіці країни, що носили форсований і екстенсивний характер та відбувалися в такий спосіб, щоб досягти максимальної ефективності від впровадження нової техніки, максимальної віддачі від застосування нових технологій та обладнання, часто нехтуючи рівномірним розвитком всіх компонентів залізничного комплексу.

Умови економічного розвитку країни обумовили нерівномірний характер розвитку виробничої бази транспорту, що проявилися у помітному відставанні розвитку матеріальної бази одних галузей від інших. У результаті, мало місце активне впровадження виробничо-технічних інновацій при збереженні застарілої, не оновленої основи для їх функціонування. Ці обставини не могли не відбитися на темпах і характері модернізації транспорту. Нових залізниць будувалось мало, а нарощення потужності залізничної мережі виконувалось, головним чином, на існуючій сітці залізниць, та й то в основному на важливих магістральних напрямках шляхом корінної технічної їх реконструкції та впровадження більш потужних транспортних засобів.

Спроба широкого запровадження досягнень НТП в умовах командно-адміністративної системи виявилася малоефективною: чітко простежувалася тенденція повільного, із запізненням, розвитку у сфері НТП, подолати яку в межах існуючого надцентралізованого господарського механізму було фактично неможливо. Необхідні були докорінні, радикальні зміни та зрушення, принципово нові форми розвитку, але загальний технічний стан залізничного господарства ще суттєво відставав від потреб, зумовлених зростанням вантажонапруженості і навантажень рухомого складу, обсягів перевезень.

В результаті надзвичайних зусиль була сформована потужна транспортна інфраструктура залізничного транспорту республіки, якою наша країна користується й досі. Вона включає в себе шляхи сполучення, рухомий склад, вантажно-розвантажувальне господарство транспортних та інших підприємств і організацій, засоби управління і зв'язку, різноманітне технічне обладнання, а також залізничне машинобудування. Завдяки цьому було зроблено значний крок у розвитку транспортної мережі країни в цілому.

Розвиток виробничої сфери неможливий без аналогічного розвитку соціальної. У повоєнний період відновлення виробничого потенціалу залізничного транспорту вимагало значного поповнення трудових ресурсів галузі. Спочатку залізниці республіки відчували нестачу кадрового потенціалу, адже насичення працівниками галузі здійснювалося за рахунок демобілізованих бійців і офіцерів, не вистачало кваліфікованих спеціалістів. З цією метою фактично довелося заново створювати освітню мережу залізничного транспорту. Між тим, у перше післявоєнне десятиліття залишався вкрай низьким рівень матеріально-побутового забезпечення залізничників, яким, в силу діючого законодавства, навіть звільнитися з роботи фактично було важко.

Процеси становлення системи підготовки кадрів для залізничного

транспорту проходили в складних суперечливих соціальних й економічних умовах. Була сформована розгалужена навчальна мережа, яка поєднувала традиційні спеціальні навчальні заклади (техшколи, технікуми та університети) і технічне навчання на відділеннях залізниць (індивідуальне навчання, школи передового досвіду, школи майстрів, курси). Потужною та особливо популярною була система заочної освіти. Вказані позитивні тенденції проявились перш за все у підвищенні освітнього рівня робітників транспорту, особливо локомотивної служби та помітному збільшенні частки інженерно-технічних працівників. Проте, якщо забезпечити залізничний транспорт кадрами масових професій більш менш вдалося, то серйозні труднощі продовжували супроводжувати насичення галузі інженерно-технічними кадрами. Їх обов'язки виконували переважно практики. На це вплинула й відсутність належного стимулювання молодих фахівців, нерозв'язаність житлового питання та загальна безперспективність продовження роботи у сфері залізничного транспорту (недостатній рівень зарплатні, використання "не за призначенням").

У *третьому розділі «Трудові ресурси залізничної галузі»* показано як здійснювалися підготовка та використання кадрів залізничного транспорту, особливості матеріально-побутового забезпечення залізничників, а також пояснюються причини і прояви соціальних прорахунків у роботі з трудовими ресурсами галузі, зокрема, плинність кадрів та порушення трудової дисципліни .

Отже, на залізничному транспорті праця високої та середньої кваліфікації не зайняла того заслуженого та поважного місця, яке відводилось їй у процесі модернізації. Модернізаційні процеси в трудовому потенціалі галузі транспорту відбувались з потугами та потребували більшої уваги ніж аналогічні процеси у технічній галузі. У зв'язку з цим, можна було відзначити певні зрушення прогресивного характеру в розвитку трудових ресурсів.

Розвиток і вдосконалення системи забезпечення трудових ресурсів також не досягли очікуваних результатів. Хоча загалом все ж можна констатувати значні зміни прогресивного характеру, що відбулися у соціальній сфері залізничного транспорту та матеріально-побутовому забезпеченні його працівників зокрема. Великий крок вперед був зроблений у підвищенні рівня життя робітників, житловому будівництві та їх медичному обслуговуванні, значно розширилась мережа торгівельних та побутових підприємств.

Гострими залишалися проблеми житлового забезпечення (ще недостатні темпи житлового будівництва, проблеми у розподілі житла, загальний стан гуртожитків), якості медичного та продовольчого забезпечення, невідповідного рівні заробітної плати (нижчої навіть від аналогічної у промисловості). Внаслідок зазначених соціальних прорахунків у роботі з трудовими ресурсами залізничного транспорту перед партійно-державним керівництвом постала проблема плинності кадрів і незадовільного рівня трудової дисципліни.

Незважаючи на суперечливий і неоднозначний розвиток матеріально-технічної бази та трудового потенціалу галузі, у досліджуваний період залізничний транспорт продовжував відігравати ключову роль у здійсненні транспортних перевезень. Залізничний комплекс УРСР поєднував універсальний залізничний транспорту загального користування та промисловий залізничний транспорт, що забезпечували потреби промисловості, будівництва, сільського господарства, торгівлі, матеріально-технічного постачання у технологічних перевезеннях та різного роду транспортних послугах, а також зв’язок галузей народного господарства з іншими магістральними видами транспорту. У транспортній роботі залізниць УРСР утвердилися кілька основних тенденцій: динамічний розвиток галузі за рахунок зростання провізної здатності мережі, значна частка республіки в залізничних перевезеннях СРСР, орієнтація на обслуговування промислових центрів країни і, отже,

перевезення масових вантажів на середні та далекі відстані, висока вантажонапруженість і густота перевезень. Це створювало додаткові виклики перед залізничним транспортом, який продовжував розвиватися екстенсивним шляхом. Однак, вони вирішувалися за допомогою старого економічного механізму. Тому при здійсненні економічних перетворень у сфері залізничного транспорту не було належної послідовності та цілеспрямованості.

Зберігалася орієнтація на досягнення кількісних показників, тоді як якість залізничних перевезень лишалася недостатньою. Так, залізниці багатьох країн Заходу поступалися залізницям УРСР у багатьох експлуатаційних (внутрішніх для галузі) показниках, але вони суттєво випереджали вітчизняні залізниці по таким показникам, як швидкість, термін і надійність доставки.

У результаті в умовах адміністративно-командної системи залізничній галузі притаманні недоліки та прорахунки, які гальмували подальший розвиток галузі: непропорційність розподілу за регіональною ознакою, в результаті чого сформувався ряд дільниць та напрямків, завантаженість яких перевищувала економічно доцільні рівні; відсутність врахування інтенсивності руху та умов подальшої експлуатації транспортної мережі та погіршення експлуатаційних показників транспортної роботи, особливо обороту вагонів; прорахунки державного управління галуззю та бездумне впровадження “експериментів” у здійсненні транспортної роботи; часткове підвищення резервів потужностей залізничного транспорту, його маневреності, мобільності, безперебійності й ефективності роботи всіх його ланок; низькій рівень координації та взаємодії залізниць з іншими видами транспорту внаслідок відсутності тверезого погляду на перспективи переключення перевезень.

В кінці 1970-х рр. з’явились перші ознаки спаду в розвитку транспортної роботи залізниць республіки, а в 1990-ті рр. – прояви

масштабної кризи у роботі залізничного комплексу, подолати яку радянське партійно-державне керівництво вже не змогло.

Пасажирські перевезення відчули аналогічні проблеми, посилені значно меншою увагою у порівнянні з вантажними. Інтереси промисловості традиційно були вищими за інтереси людини. Серед основних недоліків у організації пасажирських перевезень на залізничному транспорті виділялись: недостатній рівень обслуговування пасажирів, відсутність належних умов на вокзалах та станціях; систематичні порушення графіку руху поїздів; використання застарілого рухомого складу, особливо на приміському транспорті. Залізничний транспорт втратив абсолютну першість в організації пасажирських перевезень в УРСР, знизилася й питома вага залізничного транспорту в загальному пасажирообороті.

Отже, у період незалежності українські залізниці вступили з цілим комплексом кризових явищ, які характеризували розвиток виробничої, соціальної сфери й організації транспортної роботи та проявились у зниженні рентабельності, зростанні рівня спрацьованості основних фондів, падінні престижу праці. При цьому модернізаційні зусилля радянського керівництва дозволили залізничному транспорту України здійснювати такі обсяги вантажних і пасажирських перевезень, які все ще перевищували обсяги перевезень практично всіх країн Європи та демонструвати високу інтенсивність руху, яку можна було порівняти хіба що з інтенсивністю на американських залізницях.

Ключові слова: залізничний транспорт, транспортна мережа, рухомий склад, технічна реконструкція, модернізація інфраструктури, матеріально-побутове забезпечення.

SUMMARY

Onishchenko S. B. Railways and railroad workers of Ukraine in the second half of XXth century: social-historycal aspect. – Qualification thesis on the rights of the manuscript. – Bohdan Khmelnytsky National University of Cherkasy, 2018.menchuk Mykhailo Ostrohradskyi National University, 2018.

Dissertation thesis for the degree of candidate of historical sciences in specialty 07.00.01 – History of Ukraine. – Bohdan Khmelnytsky National University of Cherkasy, 2018.

In the dissertation, with the involvement of the latest scientific developments, a wide source base and modern methodology, the process of development of the railway transport network of Ukraine in the Soviet post-war era in all its aspects was recreated and the possibilities of using the positive results of this experience were evaluated.

The *object* of the dissertation is the development of rail transport as the basic area of the transport network of the USSR in the Soviet post-war era.

The *subject* of the study is the fundamental modernization and social transformations in the railway transport, the significance of material and technical reconstruction of the sector and structural changes in the organization of transport in the conditions of the Soviet system.

The *methodological basis* and the logic of the presentation of the dissertation research are due to the nature of the subject of research, the purpose and objectives of the dissertation.

The conceptual basis of the study is the modernization theory. Modernization refers to the comprehensive innovation process in the transition to an industrial and information society. The process of modernization is represented as a set of subprocesses: the structural and functional differentiation of society, industrialization, urbanization, bureaucratization, rationalization. Modernization is based on systematic, continuous and

purposeful use of human energy for rational control over the natural and social environment of a person.

Methodological basis of the study were the principles of historicism, systemicity and objectivity. The study of the development of rail transport of the republic is impossible without taking into account its role and place in the socio-economic sphere of the country's life, due to the influence of factors of political, economic and social nature. Therefore, the use of the principle of historicity makes it possible to follow the logic of building up efforts in the implementation of the reconstruction and modernization of the railway complex in the particular period under study.

The principle of scientific objectivity requires a comprehensive analysis of sources and literature, which makes it possible to critically analyze one or another phenomenon, an event, taking into account different points of view, and to substantiate its vision of their essence as much as possible.

The system approach allowed to consider the reformation of individual subsystems of rail transport, while taking into account that all elements are interconnected and form a single integral mechanism.

The principle of multifactorism allowed to investigate the influence of various subjective and objective factors on the pace of technical rehabilitation of railway transport, the formation of personnel potential of the industry.

Pluralism in the study involves the involvement of authors of different periods of historiography, regardless of their position, in the study of the scientific work. Only the recognition of the alternative of views on the processes covered and the substantiation of their own conclusions makes the study integral, and the results obtained are scientifically valid.

As an important principle of constructing a study, the validity of statements and conclusions adopted by the inductive logic of presentation, when the general conclusions and theses are carried out from separate provisions, do not contradict each other, and they form consecutive theory. Moreover, the justification of the transfer of certain provisions to the category

of general ideas about the subject is confirmed by a set of facts, selected in accordance with a comprehensive critical analysis. For example, it can be seen from the consideration of the material and technical base of individual nodes or railways to general conclusions about the development of rail transport and the identification of laws in this area on the scale of the industry.

The combination of various research principles allowed to avoid unambiguous assessments in the study of the topic. Their creative use made it possible to provide as accurately as possible a reliable reproduction of historical reality, the essence of events and events and the internal logic of the course of complex socio-political and socio-economic processes that determined the development of rail transport of the Ukrainian SSR.

The necessity of solving all the problems of the research results in the use of a scholarly cell of differently-branched gelrels, which in turn causes non-availability the diversification of the methods of researching probelums. During the work the system of general scientific methods was used: analysis, synthesis, classification.

The synchronous method was used to establish relationships between the evolving phenomena at one time. His purpose is to identify significant and insignificant factors, the presence and absence of mutual influence between them.

Quantitative methods were used for studying, processing, generalization of statistical data, which are present in a significant amount in the analysis of the economic development of the railways of the Ukrainian SSR. They played an important role in detecting the dynamics of processes, establishing the size of the fractional presence of elements subjected to numerical measurement in the aggregated data.

To understand the topic were also used special methods of historical science: problem-chronological, historical-system, social-procedural, comparative-historical, complex and method of processing and analysis of statistical materials.

Problem-chronological method has caused the general construction of the research and gave the opportunity to consistently reconstruct the whole picture of events related to the reconstruction and development of rail transport in the specified period, to consider the dynamics of the process of reforming the industry and to reveal the content of the main directions of this process.

Using the historical-system method, railway transport was investigated as an integral system, which included technical, personnel, cultural and everyday spheres as system elements, inextricably linked. In turn, the railway itself is considered in the study as a component of the system of national economy of the republic and the USSR in general, causing its functioning. It is no coincidence that any industrial node was formed as a system of interconnected enterprises using transport and engineering communications.

The use of the comparative-historical method led to the discovery by comparing the general and special - the patterns and specifics in the history of the development of the railways of the USSR and the USSR, the stages and trends of their development as an internally conditioned, natural process. It was during the comparison that the opportunity to interpret many of the factors that were at the center of the study was opened: the growth of quantitative indicators - wages, turnover, operational length, increase in the rate of technical reconstruction, improvement of housing supply. Using this method, it was possible to investigate the development of rail transport of the Ukrainian SSR in a wide spatial and temporal aspect.

Taken together, the methods used have become an important mechanism in an attempt to achieve the goal, have contributed to a deeper disclosure of the problem, a new interpretation of a number of important issues that were previously ignored or distorted.

The *scientific novelty* of the research is determined by the formulation and implementation of a rich, factual material of the complex (multicomponent) concept of research, analysis and presentation of the vision of the development of rail transport, performed on the basis of new methodological approaches.

On the basis of historical-political, source (first of all, archival), economic-theoretical material, the first attempt was made to give an objective, free of obsolete ideological interpretations and stamps an explanation of both already known and newly discovered phenomena, facts, figures on the functioning of the rail transport of the Ukrainian SSR , the interpretation of certain historical events from the standpoint of the present is given, conclusions drawn from the tendentious, ideological direction of the official Soviet historiography are drawn.

The paper objectively analyzes the questions: modernization of the production sphere of railway transport; substantially expanded information and generalizations on the processes of formation of personnel resources of the industry. In particular, the potential of railway workers is studied - the structure and training of personnel, changes in the social sphere - housing construction in transport, material living standards of Ukrainian railway workers, and their social service. The complex of state measures was revealed, which allowed to ensure, on the background of a low standard of living, especially in the postwar period, a certain social and domestic minimum for workers of rail transport.

The novelty of the research is that a number of new previously unexplored sources - documents and materials - have been introduced into scientific circulation, which allowed to substantially expand the documentary base of the dissertation. Involvement in the scientific circulation of new documents allows you to highlight previously unprocessed problems of food supply, staff turnover, to identify the reciprocal reaction of workers to the policy.

The *practical significance* of the obtained results of the dissertation is that its provisions and conclusions considerably extend scientific knowledge about the development of rail transport of the USSR and can be used in writing general and special works on the history of Ukraine, manuals, as well as to clarify the new scientific concept of modern history of Ukraine , publication of

collections of documents and materials, in the preparation of lectures, training courses, practical workshops, seminars etc. An analysis of literature and sources makes it possible to get acquainted with existing research and documents and can serve as a basis for further development of the topic. A retrospective view of the development of the railway complex in the Ukrainian SSR during the 1944-1990s allowed us to consider the lessons of the formation and improvement of the transport system, identifying the positive experience that should be taken into use in the modern period.

The *Introduction* substantiates the relevance of the chosen theme, its connection with scientific themes and programs, defines the purpose and research tasks, object and subject of scientific research, shows the scientific novelty, practical value of the dissertation, reflects the approbation of the results of the research, provides information about the structure and scope work

In the *first paragraph «The Scientific and Theoretical Base of the Research»* the analysis of the historiography of the topic was carried out, as well as the source base, principles and methods of the research were described.

An analysis of the Soviet and Ukrainian historiography of the work on the development of the railways of the Ukrainian SSR in the postwar period makes it possible to draw the following conclusions. In general, there is a large number of works on the history of rail transport. However, assessing the degree of study of the problem of rail transport, while taking into account the contribution made by researchers of various sciences, it should be emphasized that much attention to the problems of the operation of the railway complex was given to economists, engineering and transport specialists. In the historical literature, the most complete reflection found the problems of the operation of railways and the organization of transport work.

Today, when the modernization theory of studying history gradually began to be established, the priorities in the study of the development of rail transport in the Soviet period have changed. Along with technical

development, the subject of a detailed study was the person who worked on the railroad, with all its material and spiritual needs.

Consequently, the task faced by modern researchers is to reveal the history of this type of transport from a new, liberal assessment of the "gains" of socialist rail transport. Also, the task of more thorough study of the level of living and working conditions of railway workers, their availability of housing and the quality of social, domestic and cultural services.

For a more complete and integrated characterization of the development and functioning of the railways of the Ukrainian SSR, a large body of historical sources was needed. The basis of their classification was taken origin principle. According to it, all sources were divided into four groups and analyzed from the standpoint of the necessity of disclosure of the research subject: materials of policy-making bodies, published statistical materials, documents of party and state archives, periodicals. The main principles of scientific criticism of sources were their potential reliability and completeness of the information contained therein.

The *second paragraph «Development of the railway industry»* describes the processes of reconstruction of rail transport in the first post-war decade, clarifies the peculiarities and achievements of the process of modernization of the railway infrastructure of Ukraine, as well as identifies and clarifies the difficulties encountered in the process of technical rehabilitation of the industry.

The railway transport of the UkrSSR was developed to the extent that it was intended to fully satisfy the needs of the transport of the republic and of the state as a whole. Modernization of transport in the republic contributed to its deep integration into the system of the national economy, transformation into an organic part of the economy of the Soviet country.

The priority accelerated development in the transport of the Ukrainian SSR was obtained by the branches connected with the electrification of railway lines and the exploitation of new locomotive technology in connection

with the urgent need to accelerate the turnover of goods over vast territories of the USSR. At the same time, the pace and nature of the development of technical progress in transport were dictated by the modernization processes in the economy of the country, which were intensified and extant, and took place in such a way as to achieve maximum efficiency from the introduction of new technology, the maximum impact on the use of new technologies and equipment, often neglected even development of all components of the railway complex.

The conditions of the country's economic development have led to the uneven nature of the development of the production base of transport, which manifested itself in a marked lagging development of the material base of some industries from the others. As a result, the active introduction of industrial and technological innovations took place while preserving the outdated, not updated basis for their functioning. These circumstances could not but affect the pace and nature of modernization of transport. The new railroads were built a little, and the increase in the capacity of the railway network was carried out, mainly on the existing rail network, and then mainly on important trunk lines by radical technical reconstruction and introduction of more powerful vehicles.

An attempt to widely implement the achievements of the scientific-and-technological development in the conditions of the command and administrative system was ineffective: there was a clear tendency for a slow, delayed development in the field of scientific-and-technological development to be overcome, which in fact was impossible in the framework of the existing over-centralized economic mechanism. Needed radical, radical changes and shifts, fundamentally new forms of development, but the general technical condition of the railway economy was still significantly behind the needs of increased freight tension and loading of rolling stock, volumes of transportation.

As a result of the extraordinary efforts, a powerful transport infrastructure of the railway transport of the republic was formed, which our country still enjoys. It includes routes of communication, rolling stock, loading and unloading economy of transport and other enterprises and organizations, means of management and communication, various technical equipment, as well as railway engineering. Due to this, a significant step was taken in the development of the transport network of the country as a whole.

The development of the production sphere is impossible without a similar development of social. In the post-war period, the restoration of the production potential of rail transport required a significant replenishment of the industry's labor resources. At first, the railways of the republic experienced a shortage of human resources, as the workers' saturation was carried out at the expense of demobilized fighters and officers, and lacked qualified specialists. To this end, in fact, there was anew to create an educational network of rail transport. Meanwhile, in the first post-war decade, the extremely low level of logistical support for railways remained, which, by virtue of current legislation, was even hard to get rid of.

The processes of formation of the training system for rail transport were carried out in complex contradictory social and economic conditions. An extensive training network was created that combines traditional specialist educational institutions (technical schools, technical schools and universities) and technical training at railway departments (individual training, advanced school, masters' schools, courses). Powerful and especially popular was the system of correspondence education. The indicated positive tendencies manifested primarily in raising the educational level of transport workers, especially locomotive service and a noticeable increase in the share of engineering and technical workers. However, if railway transport was provided to the personnel of mass trades more or less, serious problems continued to accompany the saturation of the industry with engineering and technical personnel. Their duties were mostly practiced. This was also influenced by the

lack of appropriate incentives for young professionals, the unresolved housing issue and the general lack of prospects for continued work in the field of rail transport (insufficient wages, use of "not intended").

The third paragraph, «Labor Resources of the Railway Industry», shows how the training and use of railway transport personnel, peculiarities of logistics of railways was carried out, as well as the reasons and manifestations of social miscalculations in work with the labor resources of the industry, in particular, staff turnover and violations of labor discipline.

Consequently, in the railway transport, the work of high and secondary education did not take that deserved and respectable place, which was given to her in the process of modernization. Modernization processes in the labor potential of the transport industry took place with efforts and needed more attention than similar processes in the technical field. In this regard, it was possible to note certain progress in the development of labor resources.

The development and improvement of the system of providing human resources also did not achieve the expected results. Although, in general, it can be noted that significant changes in the progressive nature of the social sphere of rail transport and the material and material provision of its employees in particular. A big step forward was made in raising the standard of living of workers, housing construction and their medical care, and a significant expansion of the network of commercial and household enterprises.

The problems of housing maintenance were still sharp (still insufficient rates of housing construction, housing distribution problems, general hostel status), the quality of medical and food provision, and the inadequate level of wages (lower than even the same in industry). As a result of these social miscalculations in working with the labor resources of rail transport, the party-state leadership faced the problem of personnel turnover and poor level of labor discipline.

Despite the controversial and ambiguous development of the material and technical base and labor potential of the industry, in the investigated period,

rail transport continued to play a key role in the implementation of transport. The railway complex of the Ukrainian SSR combined the universal railway transport of general use and industrial rail transport, which provided the needs of industry, construction, agriculture, trade, material and technical supply in technological transportation and various transport services, as well as the connection of branches of the national economy with other main modes of transport. In the transport work of the railways of the UkrSSR, several basic trends have been established: the dynamic development of the industry due to the growth of transportation capacity of the network, a significant part of the republic in the railways of the USSR, the orientation towards servicing the industrial centers of the country and, consequently, the transportation of bulk cargoes at medium and long distances, high cargo tension and traffic density. This created additional challenges to the railroad, which continued to evolve extensively. However, they were solved using the old economic mechanism. Therefore, in the implementation of economic transformations in the field of rail transport was not properly consistent and purposeful.

The focus was on the achievement of quantitative indicators, while the quality of rail transport remained insufficient. Thus, the railways of many Western countries gave way to the railways of the Ukrainian SSR in many operational (domestic for industry) indicators, but they significantly outstripped domestic railways by indicators such as the speed, timing and reliability of delivery (the proportion of shipments arriving with non-fulfillment of delivery dates), that is, according to indicators that characterize the competitiveness of transport in terms of shipper.

As a result, in the conditions of the command and control system, the railway industry has its own drawbacks and miscalculations that hampered the further development of the industry: the disproportionate distribution of the region, resulting in the formation of a number of sections and areas whose traffic exceeded the economically feasible levels; the lack of consideration of traffic intensity and conditions for the further exploitation of the transport

network and the deterioration of the operating parameters of transport work, especially the turnover of cars; miscalculations of the state management industry and thoughtless introduction of "experiments" in the implementation of transport work; partial increase of reserves of railroad capacities, its maneuverability, mobility, uninterruptedness and efficiency of all its units; low level of coordination and interaction of railways with other modes of transport due to lack of a sober look at the prospects of switching traffic.

Passenger traffic has experienced similar problems, with much less attention compared to freight. The interests of industry have traditionally been higher than human interests. Among the main shortcomings in the organization of passenger transportation on the railway transport were allocated: insufficient level of passenger service, lack of proper conditions at stations and stations; systematic violations of the schedule of trains; use of outdated rolling stock, especially in suburban transport. Rail transport lost absolute priority in the organization of passenger transport in the Ukrainian SSR, and the share of rail transport in the overall passenger turnover decreased.

Consequently, during the period of independence, Ukrainian railways entered a whole complex of crisis phenomena that characterized the development of production, social sphere and organization of transport work and manifested themselves in reducing profitability, increasing the level of labor productivity of fixed assets, falling prestige of labor. At the same time, the modernization efforts of the Soviet leadership allowed Ukraine's railways to carry out such volumes of freight and passenger transportation, which still exceeded the volumes of transportation in almost all European countries and showed a high intensity of traffic, which could be compared with the intensity of the American railways.

Key words: railway transport, transport network, rolling stock, technical reconstruction, infrastructure modernization, material and household maintenance.

ВСТУП

Сучасні суспільно-політичні та соціально-економічні процеси нерозривно пов’язані з інфраструктурою, що робить її реформування важливим і невідкладним завданням для забезпечення нормального функціонування суспільства. Таким чином, перспективи соціально-економічної трансформації багато в чому залежать від рівня розвитку транспортних комунікацій, зокрема залізниць. Сьогодні реформи не оминули і залізничний транспорт, який останні 20 років працював на межі своїх можливостей, оскільки його виробнича база залишається фізично спрацьованою і морально застарілою. Тому вивчення історичного досвіду реформ у залізничній галузі набуває практичного значення, оскільки вона є становим хребтом транспортної системи України. Зі входженням України в європейський економічний простір і збільшенням обсягів вантажних і пасажирських перевезень, зростають роль і значення залізничного транспорту.

Ефективне функціонування залізничного транспорту є необхідною умовою стабілізації, піднесення та структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, підвищення життєвого рівня населення та забезпечення національної безпеки країни. Помилкові управлінські та політичні рішення, а також інерція попередніх досягнень здатні блокувати перехід на нову стадію розвитку. У зв’язку з цим рух вперед потребує аналізу причин і помилок минулого.

З кінця XIX ст. залізничний транспорт займав провідне місце в транспортній системі, являючи собою складний, тісно пов’язаний з усіма галузями народного господарства комплекс, головним завданням якого була доставка у пункти споживання матеріальних ресурсів і виробничих товарів. Не менш важливу роль залізничний

транспорт відігравав і в соціальній сфері, забезпечуючи населенню країни достатньо комфортні умови пересування.

Особливістю модернізації залізничного транспорту УРСР у другій половині ХХ ст. було те, що вона складалася з двох взаємопов'язаних тенденцій. З одного боку, залізничний транспорт був об'єктом модернізації, що проводилась у рамках державної технічної, економічної та соціальної політики. З іншого боку, залізничний транспорт сам виступав у вказаний період засобом чи інструментом модернізації країни у руках вищої державної адміністрації, адже нове промислове будівництво відбувалось незмінно при безпосередній активній участі або з урахуванням функціонування залізничного транспорту.

Залізничний транспорт продовжує виступати в якості потужного модернізуючого фактору у відношенні до економіки країни, виконуючи важливу роль у її процвітанню. Залізничні магістралі поєднують виробничі осередки, сприяють раціональному їх розміщенню. Значною є інтеграційна функція залізничного транспорту.

Рубіж ХХ-ХХІ ст. став періодом глобалізації економіки. Залізничні перевезення все помітніше стали концентруватися у міжнародних транспортних коридорах. За своїм географічним становищем Україна є транзитною країною між зонами найбільш активного зростання світової торгівлі – Європейським співтовариством, Росією та Азією. У такій системі українські залізниці є сполучною ланкою між Заходом і Сходом Євразійського континенту.

Вітчизняний залізничний транспорт стоїть на порозі чергового витку оновлення. Корінні зміни переживають всі сфери вітчизняного залізничного комплексу – технічна, економічна, соціальна, культурно-побутова. Перш за все просувається реформа системи управління

транспортом, застосовуються новітні технології та техніка європейського стандарту, змінюється кадровий потенціал і соціальна сфера. Проте залишається незмінним принцип державної власності на залізничний транспорт, що свідчить про збереження традицій його розвитку. Сьогодні знову набуває великого значення дослідження історичного досвіду прогресу на залізничному транспорті як вирішального моменту модернізації не лише самого транспорту, але й всієї країни.

В історичному досвіді особливе значення полягає у виявленні позитивних моментів і недоліків, прорахунків модернізації залізничного транспорту в період становлення та функціонування індустріального суспільства. На сучасному етапі реформування залізничного транспорту є можливість уникнути тих помилкових рішень і неврахованих обставин, які були допущені у радянський період.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Працю підготовлено згідно з тематиками наукових досліджень кафедри археології та спеціальних галузей історичної науки Черкаського національного університету ім. Б. Хмельницького, а також Науково-дослідного інституту селянства Черкаського національного університету ім. Б. Хмельницького «Історичні форми ментальності, соціально-економічної та громадсько-політичної організації українського селянства» (номер державної реєстрації 0102U006796).

Об'єктом дослідження є залізничний транспорт як базова галузь транспортної мережі Української РСР у другій половині XX ст.

Предметом дослідження є модернізаційні та соціальні перетворення на залізничному транспорті, співвідношення матеріально-технічної реконструкції галузі та змін у підготовці кадрів

і розвитку соціальної інфраструктури матеріально-побутового забезпечення залізничників.

Хронологічні межі дослідження охоплюють 1945 – 1990 рр. – час відновлення, розвитку та інтенсивного функціонування залізничного транспорту республіки в умовах радянської адміністративно-командної системи господарювання. Вибір нижньої межі дослідження зумовлено закінченням Другої світової війни та необхідністю швидкої відбудови народного господарства країни, що було неможливе без відновлення та належного функціонування залізниць республіки; верхньої – початком кардинальних змін у політичній, економічній, соціальній сфері держави, зокрема прийняттям партійно-державним керівництвом курсу на «прискорення соціально-економічного розвитку країни».

Територіальні межі дослідження охоплюють територію Української РСР в її тогочасних адміністративно-територіальних кордонах. Назви регіонів, населених пунктів, залізниць та станцій вживаються відповідно до тогочасного адміністративно-територіального поділу.

У досліджуваний період у республіці сформувалися 3 основні економічні регіони Донецько-Придніпровський (Дніпропетровська, Донецька, Запорізька, Кіровоградська, Луганська, Полтавська, Сумська, Харківська області); Південно-Західний (Вінницька, Волинська, Житомирська, Закарпатська, Івано-Франківська, Київська, Львівська, Рівненська, Тернопільська, Хмельницька, Черкаська, Чернівецька, Чернігівська області), Південний (Кримська, Миколаївська, Одеська, Херсонська області). На території УРСР після реорганізації в 1955 р. працювали Донецька, Придніпровська, Південна, Одесько-Кишинівська, Львівська та Південно-Західна залізниці.

Мета дисертації полягає в тому, щоб, спираючись на попередні наукові розробки, опрацьовану автором джерельну базу і сучасну методологію, дослідити розвиток залізничної транспортної мережі України у другій половині ХХ ст.

Для досягнення зазначеної мети були поставлені наступні завдання:

- проаналізувати ступінь наукової розробки теми, її забезпеченість джерельною базою, розкрити методологічні аспекти дослідження;
- охарактеризувати особливості відбудови і розвитку залізничного транспорту у другій половині ХХ ст.;
- показати труднощі та епізодичні невдачі в технічній реконструкції залізничної галузі;
- охарактеризувати підготовку та професійну реалізацію кадрів залізничного транспорту;
- дослідити матеріально-побутове становище залізничників;
- виявити соціальні прорахунки в роботі з трудовими ресурсами залізничної галузі.

Наукова новизна дослідження визначається постановкою і втіленням на багатому фактичному матеріалі комплексної (багатокомпонентної) концепції дослідження, аналізу й викладу бачення розвитку залізничного транспорту, виконаних на основі нових методологічних підходів.

На основі історико-політичного, джерельного (насамперед, архівного), економіко-теоретичного матеріалу вперше здійснена спроба дати об'єктивне, вільне від застарілих ідеологічних трактувань і штампів пояснення як уже відомих, так і нововиявлених явищ, фактів, цифр із функціонування залізничного транспорту УРСР.

У роботі об’єктивно аналізуються питання: модернізації виробничої сфери залізничного транспорту; істотно розширені відомості й зроблені узагальнення про процеси формування кадрового ресурсу галузі. Зокрема, досліджено потенціал робітників залізничного комплексу – структура та підготовка кадрів, зміни соціальної сфери – житлове будівництво на транспорті, матеріальний рівень життя українських залізничників, їх соціальне обслуговування. Виявлений комплекс державних заходів, що дозволяв забезпечити на тлі низького рівня життя, особливо у повоєнний період, певний соціально-побутовий мінімум робітникам залізничного транспорту.

Новизна дослідження полягає в тому, що введено до наукового обігу ряд нових раніше невивчених джерел – документів та матеріалів, що дозволило істотно розширити документальну базу дисертації. Залучення в науковий обіг нових документів дозволяє висвітлити невивчені раніше проблеми постачання продовольством, плинності кадрів, виявити зворотну реакцію робітників на проведену політику. На основі наукового проблемно-хронологічного аналізу проведено ґрунтовне історіографічне дослідження літератури.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в тому, що

вперше:

– системно, на основі сучасної методології, досліджено процеси модернізації вітчизняного залізничного транспорту в другій половині ХХ ст.;

– ґрунтовно і комплексно показано соціальний та матеріальний бік життєдіяльності українських залізничників у другій половині ХХ ст.;

– пояснено успіхи і невдачі підготовки та професійної самореалізації працівників залізничної галузі в умовах недемократичного суспільства і панування планової командної економіки;

уточнено:

– знання про кадровий потенціал робітників залізничного комплексу і стан соціальної сфери (умови праці, житлове забезпечення залізничників, матеріальний рівень життя українських залізничників, їх соціальне обслуговування) у другій половині ХХ ст.;

– інформацію щодо співвідношення між темпами матеріально-технічної реконструкції галузі, змінами у підготовці кадрів залізничного транспорту та розвитком соціальної інфраструктури з матеріально-побутового забезпечення залізничників;

дістало подальшого розвитку:

– особливості відбудови залізничного транспорту України протягом першого повоєнного десятиліття;

– питання труднощів та епізодичних невдач технічної реконструкції залізничної інфраструктури України у другій половині ХХ ст.;

Практичне значення отриманих результатів дисертації полягає в тому, що її положення та висновки значно розширюють наукові знання про розвиток залізничного транспорту Української РСР і можуть бути у нагоді під час написання узагальнювальних і спеціальних праць із історії України, навчальних посібників, а також для видання збірок документів та матеріалів, у підготовці лекцій, навчальних курсів, проведенні практичних занять тощо. Здійснений аналіз літератури та джерел дає можливість ознайомитись із існуючими дослідженнями і документами та може послугувати основою для подальшої розробки теми. Ретроспективний погляд на розвиток залізничного комплексу в Української РСР дає можливість виявити й позитивні компоненти історичного досвіду, який може бути корисним у сучасний період.

Апробація результатів дисертації. Основі положення праці обговорено на засіданнях кафедри археології та спеціальних галузей історичної науки Черкаського національного університету

ім. Б. Хмельницького. Висновки дисертації оприлюднено автором під час виступів на XIX Всеукраїнській науковій конференції молодих учених «Родзинка-2017» (м. Черкаси, 2017), Другій міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні тенденції розвитку науки» (м. Херсон, 2018 р.), Міжнародній науково-практичній конференції «Нове та традиційне у дослідженнях сучасних представників суспільних наук» (Київ, 2018 р.).

Публікації. Основні положення та результати дослідження відображено у 10 наукових публікаціях, із яких 4 – в українських фахових виданнях, 1 – в українському фаховому виданні, індексованому в зарубіжній наукометричній базі. Загальний обсяг публікацій становить 3,8 друкованих аркушів.

Структура дисертації. Робота складається зі вступу, трьох розділів, восьми підрозділів, висновків і списку використаних джерел та літератури (504 найменування), додатків. Загальний обсяг дисертації становить 268 сторінок, з яких 189 сторінок основного тексту.

РОЗДІЛ 1

НАУКОВО-ТЕОРИТИЧНА БАЗА ДОСЛІДЖЕННЯ

1.1. Історіографія теми

На сьогоднішній день вітчизняна історіографія володіє значною кількістю актуальних комплексних досліджень. Серед них важливе місце посідає проблема розвитку транспортного комплексу, зокрема залізничного – важливої складової технологічного процесу держави. Протягом тривалого часу ця проблема знаходила відображення у наукових працях. Проте історія розвитку залізничного транспорту УРСР у період від радянської повоєнної доби і до утвердження незалежності України вивчалась здебільшого поверхово, відчуваючи при цьому ідеологічний вплив.

Загалом історіографію розвитку залізничної транспортної мережі України в радянську повоєнну добу проблеми можна поділити на два основних етапи: радянський і сучасний.

Становлення і розвиток залізничного транспорту перебували у центрі уваги багатьох радянських дослідників – у їхньому доробку значна кількість монографій, брошур, статей. У той же час істотним недоліком переважної кількості публікацій була чисто ідеологічна аргументація і переважно інформативний матеріал на підтвердження досягнень і успіхів радянського залізничного комплексу. В більшості цих досліджень висвітлювалися лише позитивні моменти нарощення виробничої бази транспорту та досягнення в організації транспортної роботи, що демонструвало “виконання” партійних приписів.

Проте радянський етап історіографії розвитку залізничного транспорту в УРСР не був однорідним. Тут можна виділити кілька

напрямків досліджень, які містять фактичний матеріал щодо питань розвитку транспортного будівництва, впровадження технічної реконструкції, організації транспортних перевезень.

Початковий етап дослідження теми представлений працями вчених-істориків першого повоєнного десятиріччя. Перші спроби проаналізувати тяжкі наслідки війни для транспортної мережі та виклики, які постали перед залізницями країни в повоєнні роки, через призму тогочасних орієнтирів здійснив у своїй монографії Л. Володарський [17].

Втрати залізничного транспорту УРСР у роки війни та плани щодо швидкої відбудови окреслює у своїй роботі П. Зведенюк [33]. У його дослідженні наводяться орієнтовні підрахунки збитків і постає картина масштабних руйнувань, які зазнав залізничний комплекс республіки під час війни. Автор також наголошує на виключній ролі транспорту в розвитку народного господарства, а тому й необхідності серйозної та планомірної роботи по відбудові галузі.

Дещо пізніше проблеми втрат залізничного транспорту під час німецько-фашистської окупації та роки війни знайшли розвиток у колективній праці “Відбудова і розвиток соціалістичної індустрії УРСР“ [14] під редакцією дослідника Т. Дерев’янкіна.

Більш плідним у вивченні залізничного транспорту і післявоєнний період виявився історіографічний етап, що тривав від середини 1950-х до кінця 1970-х років. Щоправда, така тематична спрямованість була пов’язана насамперед з тим, що в цей час значно зросла увага до проблем впровадження досягнень науково-технічного прогресу. В результаті цього радянські дослідники повинні були висвітлювати досягнення транспортників країни.

Особливістю більшості праць цього періоду стало те, що вони стосувалися розвитку транспортної системи СРСР або УРСР в цілому, хоча значна увага приділялася саме залізничному транспорту як

базовій галузі в організації транспортної роботи. Радянські історики у своїх дослідження не виходили за межі існуючої ідеології – вони писали про розвиток залізничного транспорту з позицій побудови комуністичного суспільства, де домінантою у світогляді виступав розвиток суспільства на основі класової боротьби. У наукових працях авторів, що працювали у радянський період, добре висвітлюється стрижень технічного розвитку залізничного транспорту у 1950-1960-ті рр. – електрифікація. Безперечним здобутком авторів стало повне дослідження політичної та економічної стратегії вищих органів влади країни щодо розвитку залізничного транспорту як на загальносоюзному рівні, так і на регіональному. Іншою позитивною рисою робіт стало виокремлення етапів технічного розвитку залізничного транспорту, чітке структурування кадрових змін у процесі розвитку.

Чисельні роботи з історії залізничного транспорту цього періоду можна поділити на окремі групи, в залежності від цілей, поставлених авторами.

До першої групи належать роботи, написані безпосередньо робітниками залізничного транспорту, з метою узагальнення досвіду організації та управління матеріальною базою транспорту. Багато розвідок економічно-практичного змісту містяться у збірниках статей. Наприклад, у збірнику “Прогресивні методи перевезень народногосподарських вантажів” містяться поради щодо поліпшення системи експлуатаційних показників, що базувалася на обліку загального обсягу перевезень в тоннах і фактично виконаної роботи в т/км, яка, на думку авторів-практиків мала доповнюватись такими показниками, які дозволили б характеризувати умови й ефективність організації перевезень вантажів.

До другої групи можна віднести наукові праці, написані економістами з метою аналізу та узагальнення економічного досвіду

роботи транспорту. Під цим кутом зору здійснювали дослідження Т. Студеннікова [103], А. Захарова [32], М. Козак, Ю. Кулаєва, Н. Яшнік [47]. Автори розглядали розвиток транспортної мережі УРСР як складової загальнорадянської транспортної сітки СРСР, а тому намагались особливо підкреслити успішне виконання завдань із переведення залізниць на нові види тяги. Розвиток залізничного транспорту, за логікою дослідників, відбувався виключно по висхідній прогресивній лінії.

У колективній роботі "Повышение эффективности работы транспорта Украинской ССР" [88] міститься економічний аналіз розвитку всієї транспортної системи УРСР та окремих видів транспорту у 1955-1975 рр., використання транспортних засобів і виробничих фондів, вплив на них результатів науково-технічного прогресу. Автори відзначали можливості подальшої раціоналізації перевезень і покращення взаємодії магістрального та промислового транспорту. У той же час транспорт республіки розглядався системно, у зв'язку з розвитком народного господарства та в регіональному аспекті, як частина єдиної транспортної системи країни.

Транспортний фактор у вирішенні планово-економічних завдань через дослідження методики комплексного планування та раціоналізації вантажних перевезень подається у монографії Б. Шафіркіна [116]. Цінним є те, що в дослідженні визнаються негативні явища у роботі транспорту та здійснені спроби визначити їх причини – чисельні зміни планів виробництва та постачання продукції. При цьому недоліки пояснювались відсутністю єдиних організаційних і методичних основ для комплексного планування перевезень.

Безпосередньо до порушеної нами теми звертались і економісти, які в спеціальних збірниках подавали певний додатковий матеріал про стан залізничного транспорту. Так, окремі аспекти розвитку транспорту, зокрема й залізничного, знайшли відображення у

збірнику “Питання розвитку усіх видів транспорту в Українській РСР”. Один із його дописувачів – В. Василішин [11] – на основі аналізу розвитку мережі магістральних залізниць УРСР визначив “вузькі місця та диспропорції” в її формуванні, а також подав основні напрямки підвищення потужності мережі.

Третя група охоплює роботи, написані істориками, з метою вивчення історії розвитку транспорту в цілому. До подібних оглядових і узагальнюючих досліджень можна віднести праці В. Столбового [102], Ю. Цветова [115], Л. Шульпіна [117]. У них подано суттєвий фактологічний матеріал, відображено історичні й економічні передумови виникнення залізниць, викладена історія їх становлення та розвитку, наведено аналіз і узагальнення вітчизняного досвіду багатьох поколінь вчених й інженерів шляхів сполучення з проектування, спорудження й експлуатації залізниць. Поряд з цим автори показують еволюцію технічних засобів залізничного транспорту, його роль у розвитку економіки держави.

Окремий блок досліджень присвячений вивченню процесів впровадження технічної реконструкції на транспорті. Прихильники концепції перманентної НТР на науковому рівні поставили питання впливу змін у діючій технології на темпи економічного росту, зміни галузевої структури економіки та роботи транспортної мережі зокрема. Комплексні дослідження В. Гурнака і Н. Гончарова [27] присвячені основним тенденціям розвитку транспортної системи на основі науково-технічного прогресу. Значну увагу автори приділили необхідності покращення використання транспортних засобів і підвищення продуктивності праці.

Досягнення у сфері технічної реконструкції залізничного транспорту розкрито в колективній праці під редакцією М. Козака [81]. У ній авторський колектив обґрунтовує позитивний вплив

впровадження науково-технічного прогресу на зростання пропускної та провізної здатності.

Представляють інтерес розвідки В. Бірюкова [5], [6], присвячені впровадженню на транспорті новітніх досягнень науки та техніки, використанню наявних резервів. Автор звертає увагу на труднощі модернізаційних процесів: погане освоєння капітальних вкладень, особливо в залізничному транспорті, відставання у розвитку вузлів ремонтної бази, диспропорцію на залізничному транспорті, перебої із постачанням і вивезенням вантажів і недоліки в обслуговуванні пасажирів.

З'являються й спеціальні дослідження, присвячені залізничному транспорту. Серед них слід виокремити роботу В. Ангелейка "Залізничний транспорт України в 1959-1965 рр." [2], в якій увагу акцентується на технічному прогресі на залізничному транспорті. Однак для роботи характерне надмірне використання статистичних даних, що демонстрували успіх і зростання показників роботи залізниць. Натомість відсутній матеріал про кадровий потенціал залізниць, характерною є відмова від визнання недоліків у роботі галузі.

Оглядово проблеми розвитку залізничного транспорту розкриваються в узагальнюючих працях з історії радянського періоду України, серед яких найбільш відомі: "Великі звершення" [15], "Індустріально-колгоспна Україна" [38], "История социалистической экономики СССР" [37], 8-томна "Історія України" [40]. Їхнє значення полягало у можливості простежити тенденції висвітлення соціально-економічних проблем радянськими істориками.

Для робіт авторів радянського періоду характерне й жорстке слідування офіційним партійним документам. Багато авторів цитували одні й ті самі документи, приводили однакову офіційну статистику. Головне завдання, яке стояло перед істориками та економістами,

передбачало показ реального прогресу в розвитку залізничного транспорту країни за допомогою чисельних статистичних даних і фактів успіху. У зв'язку з цим, роботи радянських істориків і економістів, написані про розвиток залізничного транспорту, мали в основному фактологічний характер, носили описовий характер та були перевантажені статистичними даними. У працях розкривались, головним чином, роль партійних організацій у справі розвитку прогресу на залізничному транспорті. Тому для більшості радянських істориків було притаманне деяке прикрашання дійсності, підбір потрібних фактів у висвітленні ряду проблем, присутність ідеологічного фактору розуміння подій.

Розробка проблеми в радянський період багато в чому була пов'язана з технічним удосконаленням і модернізацією залізничного транспорту в усіх відношеннях. Соціальна сфера розвитку залізничного транспорту займала в працях істориків менш помітне місце, ніж технічна сфера розвитку. Основними проблемами соціальної сфери залізничного транспорту, які досліджувалися істориками, були організація широкомасштабного соціалістичного змагання серед колективів підприємств і доріг, боротьба колективів залізничників за право називатися колективами комуністичної праці, поширення передових методів праці. При цьому історики майже не торкались суттєвих недоліків у соціальному та культурно-побутовому обслуговуванні колективів залізничників. У радянській періодичній пресі лише засуджувались окремі негативні прояви настроїв серед залізничників.

Недостатньо уваги приділялось істориками вивченню проблем підготовки інженерно-технічних кадрів і кадрів масових професій для залізниць країни. До того ж наведені дані зводились до переказування положень партійних документів і відтворенню даних офіційної статистики.

Варто зауважити, що дослідження присвячені підготовці кадрів залізничників у технікумах і училищах СРСР в цілому та УРСР зокрема майже не проводились. Не вивчалися й питання підвищення кваліфікації кадрів. Таке ставлення істориків до проблем підготовки і підвищення кваліфікації кадрів у порівнянні з іншими проблемами транспорту було викликано рядом обставин. По-перше, історики прагнули обійти або замовчати гострі проблеми та недоліки, характерні для підготовки кадрів для залізничного транспорту у роки форсованого технічного розвитку транспорту. По-друге, науковці традиційно зосереджували всі свої сили й увагу на вивченні виробничо-технічного фактору в історії, а вже в останню чергу на вивчення проблем соціокультурного розвитку колективів.

Цими обставинами можна пояснити й фактичну відсутність у радянській історіографії робіт про культурно-побутове становище залізничників СРСР і УРСР. Традиційно відтворювалась офіційна точка зору про зростаючий матеріальний рівень життя радянського працівника-трудівника. Відповідно до цього автори радянського періоду писали про зростаючі темпи житлового будівництва для залізничників і збільшення зарплат.

Методологічна трансформація історичної науки, що розпочалася у зв'язку з горбачовською перебудовою, мала суперечливий характер. Це відобразилося, зокрема, в низці праць присвячених даній темі. Варто відмітити і той факт, що в 1980-х рр. з поступовим поглибленням кризи на залізничному транспорті зменшується й увага дослідників до вивчення його історії.

Дослідники, передусім економісти, цього періоду все частіше показували недоліки та резерви, а також напрямки удосконалення роботи транспортних систем. У колективні праці “Комплексное программное совершенствование взаимодействия разных видов транспорта в Украинской ССР” за редакцією Н. Борисова [50]

висловлюється думка, що саме управлінські прорахунки були визначальними в створенні перебоїв у роботі різних видів транспорту та їх координації.

Той факт, що залізничний транспорт, працював з напруженнями з другої половини 1970-х рр. відзначалось і у праці Ю. Лисенка та М. Козака [66]. Автори такий стан речей пов'язували зі складнощами в управлінні перевізним процесом. Закладалися й практичні пропозицій з боку науковців – зміцнювати матеріально-технічну базу, посилювати координацію роботи різних видів транспорту, рівень використання транспортних засобів, звернутися до зниження транспортних витрат. Разом з тим, у колективних працях "Совершенствование организации транспортно-эксплуатационного обслуживания отраслей народного хазяйства республіки" [98] та Совершенствование хозяйственного механизма на транспорте" [99] вчені взагалі вказували на доцільність централізованого управління різними видами транспорту й впровадження прогресивного досвіду інших країн.

Отже, в цілому ідеологічна скутість радянської історіографії не дозволяла акцентувати увагу дослідників на реальних проблемах і труднощах розвитку залізничної галузі. Всі ці праці мали сильне ідеологічне забарвлення, а авторами розкривались в першу чергу позитивні здобутки. Однак, не зважаючи на заполітизованість та заданість більшості робіт, заслугою радянської історіографії слід вважати достатньо ґрунтовне вивчення джерельної бази й опрацювання окремих питань.

В середині 1990-х рр. почав складатися новий етап вітчизняної історіографії економічного розвитку УРСР і транспортного комплексу зокрема. Плюралізм наукових позицій і більш зважені наукові, а не політичні оцінки радянської історії та освіти, призвели до появи нових робіт, написаних з різних методологічних позицій.

Вперше у світ вийшли дослідження, написані на базі архівних джерел, закритих раніше для вчених. У науковців з'явилась нова можливість більш ґрунтовного вивчення результатів технічного розвитку транспорту у повоєнний період, з усіма явними успіхами та рядом великих недоліків і прорахунків, про які раніше було прийнято мовчати. У пострадянській історіографії розпочалась ліквідація "білих плям" в історії залізничного транспорту з позицій ліберального підходу до аналізу історичних фактів.

Спроба неупереджено та об'єктивно підійти до справи вивчення історії становлення та функціонування залізничного транспорту в Україні здійснена у дослідженнях вітчизняного вченого А. Хахлюка [112]. Автор досліджує історію залізничного транспорту України в цілому, причому одна значна частина монографії присвячена розвитку залізниць саме в післявоєнний період. Значна увага приділена технічній переоснащеності галузі в 1960-1980-тих рр. та вивченню динаміки перевізної роботи. Автор об'єктивно висвітлює труднощі та недоліки в роботі галузі, вказуючи на недостатню увагу радянського керівництва галузі до впровадження передових технологій, доцільного використання транспортних засобів, розвитку станційного господарства. У той же час автор визнає значний поступ, який здійснила галузь у цей період. Суттєвим недоліком монографії є те, що в ній відсутня інформація про кадровий потенціал українських залізниць.

Історик В. Зінченко [36] у своєму дослідженні здійснив спробу осмислення й узагальнення розвитку залізничного транспорту УРСР у повоєнний період аж до здобуття незалежності. Детальна увага приділяється виробничим сферам розвитку залізничного транспорту: технічному удосконаленню, транспортному будівництву, оновленню рухомого складу.

Важливі фактори та тенденції соціально-економічного життя України в 1960–1980-ті рр. містяться в узагальнюючих працях В. Барана [3], В. Барана та В. Даниленка [4] і колективній монографії під редакцією П. Панченка [109]. Цінні матеріали з історії відбудови транспортного комплексу республіки та роботи залізниць можна віднайти також у колективній монографії "Повоєнна Україна" [87]. У праці В. Литвина [63], [64] розбудова транспортного комплексу УРСР досліджується лише оглядово.

Таким чином, розглянута радянська та українська історіографія робіт про розвиток залізничного транспорту УРСР у післявоєнний період дозволяє зробити наступні висновки. Загалом, існує велика кількість праць з історії залізничного транспорту. Однак оцінюючи ступінь вивченості проблеми залізничного транспорту, враховуючи при цьому вклад, внесений дослідниками різних наук, слід підкреслити, що велика увага проблемам функціонування залізничного комплексу приділялася економістами, інженерно-технічними працівниками та спеціалістами-транспортниками. В історичній літературі найбільш повне відображення знайшли проблеми функціонування залізниць і організації транспортної роботи. При цьому в історичній літературі та серед спеціальних робіт проблема розвитку залізничного транспорту в УРСР у повоєнний період не знайшла повного розкриття, яке б охоплювало всю його складну структуру.

Сьогодні, коли поступово стала утверджуватись модернізаційна теорія вивчення історії, пріоритети в дослідженні розвитку залізничного транспорту у радянський період змінились. Поряд з технічним розвитком, предметом детального вивчення стала людина, яка працювала на залізниці, з усіма її матеріальними та духовними потребами.

Отже, завдання, яке стоїть перед сучасними дослідниками, полягає у необхідності розкрити історію даного виду транспорту з нової, ліберальної оцінки “завоювань” соціалістичного залізничного транспорту. Також постає завдання більш ґрунтовного вивчення рівня життя й умов праці залізничників, їх забезпеченості житлом і якістю соціально-побутового та культурного обслуговування.

1.2. Джерельна база, принципи і методи дослідження

Для більш повної та комплексної характеристики розвитку та функціонування залізничного транспорту УРСР знадобився значний масив історичних джерел. За основу їх класифікації був взятий принцип походження. У відповідності до нього всі джерела були поділені на чотири групи та проаналізовані з позицій необхідності розкриття теми дослідження: матеріали директивних органів влади, опубліковані статистичні матеріали, документи партійних і державних архівів, періодична преса. Основними принципами наукової критики джерел слугували їх потенційна достовірність і повнота вміщеної в них інформації.

Першу групу джерел складають документи вищих партійних органів влади. Для розуміння сутності курсу радянської влади щодо розбудови залізничного комплексу, головних напрямків і характеру його діяльності важливим є вивчення таких першоджерел, як-от: декретів, законів, постанов і резолюцій партійних з’їздів та пленумів, завдяки яким можна простежити партійно-державну політику в транспортній сфері. Це, насамперед, документи, вміщені у відповідних томах серійного видання “Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам”.

У партійних і радянських документах відображено процес втілення в життя стратегії збільшення обсягів перевізної роботи за рахунок нарощення матеріально-технічної бази окремих видів транспорту, засилля адміністративно-командних методів управління галуззю.

Аналіз вміщених в цих збірниках документів дає можливість досить чітко прослідкувати зміни політичних настроїв і відношення партійно-радянських органів до необхідності модернізації залізничного комплексу СРСР і УРСР зокрема, показати стан матеріально-технічної бази залізничного транспорту, підвести основні підсумки в процесі реформування транспорту. Адже окрім суто наказової частини в них, як правило, містяться й констатуючі матеріали, які інколи досить чітко вказують на мотивацію прийняття того чи іншого рішення.

Значний інтерес для роботи становили матеріали директив XX з'їзду, спрямовані на підвищення продуктивності праці та заробітної плати залізничників, а також на розробку заходів із підготовки залізничного транспорту до переходу на 7-годинний робочий день. Аналіз даних документів дозволив розкрити в роботі економічну та політичну стратегію керівництва країни по розвитку залізничного транспорту.

Слабкою стороною охарактеризованих збірників документів є їх, в основному, статистичний характер. Разом з тим відсутні або частково подаються важливі статистичні дані по транспорту, такі як вантажооборот, вантажонапруженість.

Друга група використаних джерел у роботі – статистичні матеріали. Без аналізу статистики, використання порівняльного методу дослідження неможливо виявити напрямки й особливості розвитку залізничної галузі УРСР. Основні цифрові дані по темі дослідження взяті з центральних щорічних видань "Народне

господарство УРСР”, “Краткий обзор развития автомобильного транспорта общего пользования Украинской ССР” [76], Радянська Україна: соціально-економічний довідник [91], “Українська РСР в цифрах. Короткий статистичний довідник” [110].

Під час використання матеріалів статистичних збірників автором проводилось порівняння показників розвитку залізничного транспорту УРСР із загальносоюзними. Виявлені методом співставлення відносні дані дозволили виявити темпи й особливості розвиту залізничного транспорту, його удільну вагу в залізничному транспорті всієї країни.

Зі статистичних збірників взяті наступні показники, що характеризують роботу залізничного транспорту: експлуатаційна довжина залізниць, вантажооборот, пасажирооборот, протяжність електрифікованих ліній, удільна вага електровозної та тепловозної тяги у вантажообороті залізничного транспорту, середньомісячна заробітна плата робітників, середньорічна чисельність робітників в експлуатації, продуктивність праці одного робітника.

Слід звернути увагу, на ряд недоліків такого виду джерела як статистичні щорічники. Починаючи з 1960 р. у статистичних щорічниках “Народне господарство” подавалась інформація про протяжність електрифікованих залізничних ліній. У даних про підготовку робітників для промисловості, будівництва та транспорту в училищах та школах профтехосвіти цифри по ремісничим, залізничним і промисловим училищам наводяться разом взяті, а не по кожному типу училищ. Інформація про розподіл чисельності жінок-робітниць і службовців по галузям народного господарства містить цифри, які характеризують транспорт і зв’язок в цілому, тобто відсутня можливість вирахування з цієї частки залізничного транспорту.

Проте в цілому аналіз статистичних матеріалів допоміг виявити загальні закономірності та тенденції розвитку залізничного транспорту УРСР. Наявні відомості надали можливість повніше дослідити матеріально-технічну базу, якою володів залізничний транспорт напередодні корінної технічної реконструкції. Виявлені статистичні дані можна було співставити зі звітними даними по розвитку транспорту СРСР, що послужило вивченню особливостей і характеристики розвитку та роботи українських залізниць.

Третя група джерел охоплює документи і матеріали державних архівів України, що стали основою джерельної бази дослідження. Накопичені в цих об'ємних фондах матеріали різні за формою, змістом і походженням.

Достатньо репрезентативне зібрання документів, аналіз яких дозволяє з'ясувати особливості здійснення державної політики з розвитку залізничного транспорту з боку реального центру влади, тобто партійних органів всіх рівнів, як в центрі так і на місцях у різні періоди її існування та на різних напрямках, сконцентровано в Центральному державному архіві громадських об'єднань України (ЦДАГО України). Вони потребують детального вивчення, оскільки, як правило, документи, які надходили на адресу вищого партійного керівництва, секретарям та відділам ЦК КП(б)У ретельно опрацьовувалися тими господарськими установами, які їх надсилали. Вони містять не лише статистичні дані та інформаційні зведення, але й доволі широкий комплекс різноманітних документів аналітичного характеру, уважне вивчення яких дозволяє краще зрозуміти процеси, характерні для розвитку галузі.

Значну цінність представляють матеріали, які містяться в описах загального відділу (опис 23-25) Це постанови, плани заходів ЦК, обкомів КПУ щодо організації виконання у республіці рішень з'їздів КПРС і Компартії України, пленумів ЦК КПРС і ЦК КПУ, постанов

ЦК КПРС і Ради Міністрів СРСР, ЦК КПУ і Ради Міністрів УРСР, інших рішень партії та уряду, листи, телеграми ЦК КПУ до ЦК КПРС і ЦК Компартій союзних республік з питань покрашення матеріально-технічної бази залізничного транспорту, організації транспортної роботи.

У зазначених матеріалах широко представлені документи, що стосуються функціонування залізниць УРСР, – чисельні статистичні дані, довідки, зведення, квартальні та річні звіти, які, як правило, супроводжувалися змістовними пояснювальними записками, що розкривають сутність тієї чи іншої цифрової статистики, динаміки господарсько-економічних процесів. Конкретні матеріали й аналітичні інформації відображали не лише дійсний стан соціально-економічного становища залізничного комплексу республіки, але й характер, напрямок і ефективність організаційних і фінансових зусиль держави по розвитку галузі.

Наприклад, з річних звітів залізниць по основній діяльності були використані свідчення про працю, наявність житлового фонду, експлуатаційного контингенту, продуктивність праці. Даний різновид звітів дозволив скласти загальне уявлення про всі сфери функціонування залізниць. У звітах досить детально представлені технічні й економічні показники роботи залізниць: оборот вагонів, середньодобовий пробіг локомотиву, собівартість пасажирських та вантажних перевезень тощо. Проте в них відсутня інформація про вантажооборот і вантажонапруженість залізниць, дані про розміри капіталовкладень у розвиток господарства залізниць.

Листування з партійними та радянськими установами розкриває складність умов, в яких доводилося працювати залізницям. Саме ці джерела дозволяють простежити раціональне бачення сутності організації перевізної роботи, а не декларативний характер багатьох офіційних документів – наказів, розпоряджень тощо.

Доповнюють тогочасну картину розвитку залізничного транспорту матеріали відділу транспорту і зв'язку (опис 77). У цих документах подається комплексна характеристика діяльності підприємств і організацій у виробничій, економічній та соціальній сферах, висвітлюються процеси відбудови й становлення залізничної мережі УРСР, особливості впровадження технічної реконструкції на залізницях і налагодження перевізної роботи.

Також при написані роботи були використані матеріали партійних комітетів Міністерства вищої і середньої освіти УРСР (фонд 276), Міністерства автомобільного транспорту УРСР (фонд 277), Центрального статистичного управління УРСР (фонд 280).

У ході дослідження був використаний значний масив документів, що містяться у Центральному державному архіві вищих органів влади та управління України (далі – ЦДАВО). Варто зауважити, що роботу з документами даного архіву ускладнювала їх велика розпорошеність по одиницям зберігання фондів.

З усього розмаїття архівних документів, які зберігаються у ЦДАВО, в дослідженні були використані наступні фонди: ф. 2 (Рада Міністрів Української РСР), ф. 3 (Постійне представництво Ради Міністрів УРСР при Раді Міністрів СРСР), ф. 184 (Українське управління цивільної авіації Міністерства цивільної авіації СРСР), ф. 337 (Державний плановий комітет Ради), ф. 4761 (Південно-Західний трест транспортного будівництва "Південзазтрансбуд" Міністерства транспортного будівництва СРСР), ф. 4888 (Головне управління капітального будівництва Міністерства та дорожнього машинобудівництва СРСР), ф. 4924 (Управління Південно-Західної залізниці Міністерства шляхів сполучення СРСР), ф. 5006 (об'єднаний фонд групи залізничних контролерів Міністерства Держконтролю СРСР), ф. 5026 (Дорожній будівельно-монтажний трест ПЗЗ Міністерства шляхів сполучення СРСР), ф. 5048

(Український республіканський комітет професійної спілки працівників зв'язку, робітників автотранспорту і шосейних доріг), ф. 5096 (Головне управління матеріально-технічного постачання і збуту МАТ ШД УРСР), ф. 5193 (Українське промислове об'єднання державних міжгалузевих підприємств промислового залізничного транспорту Міністерства транспорту України), ф. 5217 (Українське республіканське спеціалізоване управління "Автотехобслуговування" Всесоюзного промислового об'єднання по технічному обслуговуванню автомобілів Міністерства автомобільної промисловості СРСР).

Особливу увагу привертають матеріали, які містяться в 2 фонді – листування уряду з союзними, республіканськими організаціями, рішення, довідки. Вони характеризують процеси нарощення матеріально-технічної бази транспортної мережі республіки. Також тут присутні матеріали з контролю виконання постанов, розпоряджень Ради Міністрів УРСР з питань регулювання соціальної сфери залізничного транспорту.

Цінними в науковому сенсі є документи, які містять листування обкомів з Міністерством шляхів сполучення, комітетом по транспортному будівництву. Вони надають корисну інформацію про матеріальне забезпечення локомотивного, вагонного, шляхового господарств, стан матеріально-технічної бази цих господарств. Зокрема в дисертаційному дослідженні використані свідчення про темпи та обсяги робіт по електрифікації магістралей УРСР і таблиці, які показують динаміку фінансування залізниць.

У документах ЦДАВО України містяться звіти про навчальні заклади залізниць і річні звіти про роботу з кадрами на залізницях республіки. Перша група звітів містить необхідну інформацію про підготовку кадрів масових професій у дорожній мережі навчальних закладів – школах робітничої молоді, технікумах, профтехучилищах.

Також були використані дані про кількість робітників, які пройшли підвищення кваліфікації на дорожніх курсах. Разом з тим, у звітах відсутня інформація про підготовку кадрів інженерно-технічних робітників у системі вузівської освіти. В цілому вся інформація цих звітів носить статистичний характер.

Більш інформативними та цікавими є річні звіти про роботу з кадрами. Вказана документація містить широкий масив інформації про контингент інженерно-технічних робітників на залізницях: кількісний склад інженерів і техніків, підготовку та фактичне використання ІТР на залізницях. Між тим, значний обсяг матеріалу міститься про кадри масових професій: наведена галузева структура виробничого колективу залізниць – кількісний склад робітників у кожному з галузевих господарств залізниць. Часом зустрічаються й досить короткі свідчення про підготовку кадрів масових професій в училищах. Проте звіти про роботу з кадрами не містять інформації про гендерний і віковий склад залізничників масових й інженерних професій. Свідчення про гендерний і віковий склад працюючих представлені лише по номенклатурі начальників відділень, станцій і підприємств залізниць.

Виявлені свідчення про роботу мережі навчальних закладів при залізницях допомогли зрозуміти основні недоліки та прорахунки в організації навчання молодих залізничників. Загалом у цих джерелах знайшов своє відображення цілий пласт інформації соціально-економічного та культурного плану: умови закріплення робочих кадрів на виробництві, виробничі та побутові умови життя працівників, випадки перебоїв у постачанні хлібом, стан культурно-масової роботи. Також в архівних документах ЦДАВО України містяться цінні відомості про роботу мережі медичних закладів залізничного транспорту, які дозволяють зробити висновки про якість медичного обслуговування залізничників.

За матеріалами фонду управлінь залізниць вивчені річні звіти про роботу відділу праці, зарплати та техніки безпеки. Автором був використаний значний обсяг інформації, що стосувався галузевої структури залізниць, кількісного складу кадрів залізниць, свідчення про зміни середньомісячної зарплатні робітників по різним службам залізниці та витрати дорожнього фонду заробітної плати. Однак значним недоліком цього джерела є те, що кількісні дані, особливо ті, що стосуються наявного контингенту залізничників, продуктивності праці, могли відрізнятися з аналогічними даними, вміщеними в опублікованих статистичних збірках.

Опрацювання різних звітів про фінансово-господарську діяльність відділень робітничого постачання залізниць дало можливість проаналізувати роботу торгівельної та побутової мережі й закладів громадського харчування на всій залізниці. Слід відзначити наявність у цих документах коментарів до статистичних даних, що допомогли при аналізі стану побутового забезпечення робітників залізничного транспорту. Слабкою стороною вказаних звітів було помітне прикриття та необґрунтоване виправдання серйозних недоліків у роботі торгівельної мережі на лінії.

Виявлення різних аспектів регулювання трудової дисципліни стало можливим на основі вивчення комплексу документів: звітів про виконання наказів Міністерства шляхів сполучення про перевірку стану умов праці молодих робітників, довідок про закріплення молодих кадрів, листування з ФЗО та РУ, звітів про заходи з покращення житлово-побутових і виробничих умов робітників.

Значна частина архівних даних стосується джерел набору робочої сили й плинності робочої сили: причин звільнення, розподілу порушень трудової дисципліни – прогулів, виходу на роботу в нетверезому стані, самовільних переміщень без дозволу адміністрації.

Особлива статистика велась по виявленню руху молодих робітників, які щойно закінчили ФЗО та прийшли працювати на залізниці.

Кількість залізничників, які потребували покращення житлових умов, середня норма житлової площі, наявність житлового фонду та його характеристика міститься у довідках житлових відділів підприємств і житлового відділу Міністерства шляхів сполучення. У цілому вони мають немалий пізнавальний інтерес, проте позначені очевидно надмірною спрямованістю на з'ясування фактів суто кількісного зростання.

Важливу інформацію містять документи, які зберігаються у місцевих регіональних архівах. Для написання дисертації було проаналізовано, співставлено і перевірено фактичні матеріали, які йшли від низових радянських, первинних партійних, профспілкових організацій до районних, міських, обласних управлінь і комітетів, а потім, уже відрецензовані, поступали до Києва і Москви. Тому місцеві архіви істотно доповнюють матеріали центральних, містять опис подій і фактів, які потім з різних причин не потрапили в офіційні рапорти, звіти, інформації, постанови.

Наприклад, у фондах Державного архіву Київської області (ДАКО) підвищений інтерес викликають стенограми виступів начальників залізниць, безпосередні постанови обкому партії, довідки про виконання залізницями постанов з'їздів партії, листування керівництва залізниць і обкому з республіканським міністерством шляхів сполучення. Використання цих документів дозволило встановити факт нерівномірності технічного розвитку всіх галузевих господарств і служб залізничних магістралей, який заперечувався або замовчувався радянськими дослідниками. Також використані свідчення щодо матеріального забезпечення різних відділень залізниць.

Четверта група джерел включає спеціалізовані періодичні видання, серед яких виділяються “Железнодорожный транспорт” і “Економіка Радянської України”. В них економістами та практиками досліджувались проблеми розбудови та модернізації транспортної мережі країни. Нерідко тут вказувалися об’єктивні причини, які гальмували динамічний розвиток галузі. Цікавими є ювілейні статті та замітки про залізниці, матеріали, присвячені річницям електрифікації залізниць. У таких виданнях можна віднайти матеріали практиків залізничного транспорту, в яких вони окреслювали недоліки в роботі магістралей і виступали з критикою на адресу керівництва управлінь залізниць. В основному ці критичні матеріали стосувались матеріального забезпечення залізниць. Значним недоліком спеціалізованих періодичних видань є відсутність інформації про матеріально-побутове становище залізничників.

Отже, джерелознавчий огляд проблеми засвідчує, що дослідник розвитку залізничної транспортної мережі радянської України у післявоєнний період має достатній комплекс джерел. У свою чергу його використання та критичне осмислення допомогло автору досягнути поставленої мети.

Методологічна основа й логіка викладу дисертаційного дослідження обумовлені характером предмету дослідження, метою і завданням дисертації.

Ключовим базисом дослідження є модернізаційна теорія. Під модернізацією розуміється всеохоплюючий інноваційний процес при переході до індустріального й інформаційного суспільства [510]. Процес модернізації уявляється як сукупність підпроцесів: структурної та функціональної диференціації суспільства, індустріалізації, урбанізації, бюрократизації, раціоналізації. Модернізація спирається на систематичне, безперервне та цільове застосування людської енергії для раціонального контролю над

природним, і соціальним оточенням людини. Виходячи з цього теорія модернізації є частиною теорії прогресу. Прогрес – поступальний , але переривчастий рух, розвиток людства в напрямку до кращого, більш досконалого стану. Модернізація – це “сплеск” прогресу, форсований прогрес.

Залізничний транспорт у період модернізації, що розпочався після повоєнної відбудови і досяг максимуму наприкінці 1950-х – у 1960-х рр., розглядається не тільки як засіб досягнення державою стратегічних і економічних цілей, але й як ефективний інструмент у руках держави для прямого регулювання загальних умов виробництва та збуту продукції, перетворення країни в єдине неподільне економічне та політичне ціле. Проте використання модернізаційної теорії у даному дослідженні не завадило досліджувати проблему у відповідності до найважливішого принципу антропоцентризму.

Методологічною основою дослідження стали принципи історизму, системності та об’єктивності. Вивчення розвитку залізничного транспорту республіки неможливе без урахування його ролі та місця у соціально-економічній сфері життя країни, обумовлених впливом факторів політичного, економічного та соціального характеру. Тому використання принципу історизму дає можливість прослідкувати логіку нарощування зусиль у здійсненні відбудови та модернізації залізничного комплексу в конкретний досліджуваний період.

Принцип наукової об’єктивності потребує всебічного аналізу джерел та літератури, що дає можливість критично проаналізувати те чи інше явище, подію з врахуванням різних точок зору і максимально аргументовано обґрунтувати своє бачення їх сутності.

Системний підхід дозволив розглянути реформування окремих підсистем залізничного транспорту, враховуючи при цьому, що всі елементи взаємопов’язані та утворюють єдиний цілісний механізм.

Принцип багатофакторності дозволив дослідити вплив різного роду суб'єктивних та об'єктивних факторів на темпи здійснення технічної реконструкції залізничного транспорту, формування кадрового потенціалу галузі.

Плюралізм у дослідженні передбачає залучення до опрацювання наукового доробку авторів різних періодів історіографії незалежно від їхньої позиції. Лише визнання альтернативності поглядів на процеси, що висвітлюються, та обґрунтування власних висновків робить дослідження цілісним, а отримані результати науково вагомими.

У якості важливого принципу побудови дослідження, обґрунтованості висловлювань та висновків прийнята індуктивна логіка викладу, коли з окремих положень здійснюються загальні висновки та висунуті тези не суперечать одна одній, а складаються у послідовну теорію. При цьому обґрунтованість переведення окремих положень до розряду загальних уявлень про досліджуваний предмет підтверджується сукупністю фактів, відібраних відповідно до всебічного критичного аналізу. Наприклад, це простежується від розгляду матеріально-технічної бази окремих вузлових станцій чи залізниць до загальних висновків щодо розвитку залізничного транспорту та виявленню закономірностей у цьому напрямку в масштабах галузі.

Поєднання різних науково-дослідницьких принципів дозволило уникнути однозначних оцінок при вивченні теми. Їх творче використання дало можливість забезпечити максимально достовірне відтворення історичної дійсності, сутності явищ і подій та внутрішньої логіки перебігу складних суспільно-політичних і соціально-економічних процесів, що визначали розвиток залізничного транспорту УРСР.

Необхідність вирішення всіх завдань дослідження зумовлює використання широкого кола різнопланових джерел, що у свою чергу

викликає необхідність урізноманітнення методів дослідження проблеми. У ході роботи була використана система загальнонаукових методів: аналіз, синтез, класифікація.

Синхроністичний метод застосовувався для встановлення зв'язків між явищами, що розвивалися в один час. Його призначення полягає у виявленні суттєвих та несуттєвих факторів, наявності та відсутності між ними взаємовпливів.

Кількісні методи використовувались для вивчення, обробки, узагальнення статистичних даних, які в значній кількості присутні при аналізі економічного розвитку залізничного транспорту УРСР. Вони відіграли важливу роль у виявленні динаміки процесів, встановленні розмірів дольової присутності елементів, що піддавалися числовому вимірюванню в узагальнених даних.

В інтерпретації досліджуваного матеріалу присутнє прагнення уникнути непослідовності в судженнях, коли те, що вчора оцінювалось позитивно, сьогодні тлумачиться негативно, і навпаки. По відношенню до історії залізничного транспорту це було б не зовсім об'єктивно. Подібний підхід дозволив вказати не лише на недоліки, але й виявити позитивний досвід у процесі реформування залізничного транспорту.

Для осмислення теми були використані також спеціальні методи історичної науки: проблемно-хронологічний, історико-системний, соціально-процесуальний, порівняльно-історичний, комплексний і метод обробки та аналізу статистичних матеріалів.

Проблемно-хронологічний метод обумовив загальну побудову дослідження і дав можливість послідовно реконструювати всю картину подій, пов'язаних з відбудовою та розвитком залізничного транспорту у вказаний період, розглянути в динаміці процес реформування галузі та розкрити зміст основних напрямків цього процесу.

За допомогою історико-системного методу було досліджено залізничний транспорт як цілісну систему, що включала в себе технічну, кадрову, культурно-побутову сфери як системних елементів, нерозривно пов'язаних між собою.

Соціально-процесуальний метод дозволив зосередити увагу на процесах соціального та професійного розвитку виробничих колективів залізничників. Такий підхід дозволив простежити та дослідити якісні й кількісні зміни в кадровій структурі залізничників, проаналізувати чисельні статистичні дані, що розкривали безпосередньо сам процес всебічного розвитку контингенту залізничників.

Використання порівняльно-історичного методу спонукало до виявлення за допомогою порівняння загального та особливого – закономірностей та специфіки в історії розвитку залізничного транспорту СРСР та УРСР, етапів та тенденції їх розвитку як внутрішньо обумовленого, закономірного процесу. Саме у процесі порівняння відкрилась можливість для тлумачення багатьох факторів, які знаходились у центрі дослідження: зростання кількісних показників – рівня заробітної плати, вантажообігу, експлуатаційної довжини, нарощення темпів технічної реконструкції, покращення житлового забезпечення.

Комплексний джерельний аналіз об'єкту дослідження дав змогу систематизувати джерельну базу, яка розкриває соціально-економічні та виробничі аспекти діяльності залізниць УРСР. Відповідно до цього було здійснено ретроспективний і предметно-цільовий аналіз нормативно-правових документів та архівних матеріалів, їх узагальнення.

Метод обробки та аналізу статистичних матеріалів дозволив впорядкувати статистичні дані по найважливіших напрямках: нарощенні матеріально-технічної бази залізничного транспорту, рівні

соціального забезпечення, організації перевізної роботи, а також зафіксувати основні моменти якісних змін і вивчити виробничу діяльність галузі.

Специфіка використаних методів полягала в тому, що дослідження теми здійснювалось на стику історії та економіки, статистики та іншими галузями науки. Отже, в цілому робота побудована на міждисциплінарному підході, який дозволив адекватно та комплексно оцінити рішення в сфері виробничої та соціальної модернізації залізничного комплексу УРСР.

У сукупності використані методи стали важливим механізмом у спробі досягнення поставленої мети, сприяли глибшому розкриттю проблеми, новітньому трактуванню низки важливих питань, що раніше ігнорувалися або спотворювалися. Таким чином, ще в радянські часи історія залізничного транспорту УРСР в цілому і, зокрема, у повоєнний період та період модернізації галузі привертала значну увагу фахівців. Результатом цього було накопичення ґрунтовної бази фактичного матеріалу. Однак негативним моментом радянської історіографії є відсутність комплексного та об’єктивного аналізу процесів, що відбувались у галузі. У сучасний період науковий інтерес розвитку залізничного транспорту у певній мірі зменшився, майже відсутня так звана “середня ланка”, яка б охоплювала розвиток окремих залізниць у радянську післявоєнну добу. Не приділялося уваги й вивченню соціальної складової розвитку галузі.

РОЗДІЛ 2

РОЗВИТОК ВИРОБНИЧОЇ СФЕРИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

2.1. Відбудова залізничного транспорту в перше повоєнне десятиліття

Основою магістральної транспортної мережі УРСР у довоєнний період були залізниці, які відігравали провідну роль у вантажних і пасажирських перевезеннях. Напередодні війни вантажообіг залізничного транспорту характеризувався високою концентрацією вантажів, що було пов'язано з відповідним розміщенням промислових районів. Вантажопотоки концентрувалися на основних залізничних магістралях. Найбільш вантажонапруженими в Україні були магістралі Донбасу та Криворіжжя [33, 39]. Вантажообіг на залізницях УРСР у передвоєнні роки зростав швидкими темпами. Зокрема, у 1940 р. залізницями республіки було перевезено 235,3 млн. тонн вантажів або 40,6 млрд. т./км. Головне місце у вантажообігу займали вантажі промисловості – вугілля, кокс, руда, чорні метали, будматеріали, нафта, машини, технічне устаткування, а також лісові вантажі та продукція сільського господарства [33, 34].

За роки війни транспорт республіки майже повністю був знищений і потреби багатьох районів у транспортуванні вантажів і налагодженні сполучення не задовольнялися. Підвезення будматеріалів до будівельних майданчиків, перерозподіл палива, обладнання й інших вантажів наштовхувались на труднощі, які зривали всі терміни відновлення галузі та гальмували повернення до нормального життя [223, 1].

Матеріальна й експлуатаційна складові залізничного транспорту зазнали значних руйнувань внаслідок бойових дій. Було знищено близько 50% залізничних колій, 670 великих і середніх залізничних мостів, 900 станцій, паровозних депо, ремонтних заводів і заводів залізничного машинобудування. Великих збитків і руйнувань зазнали вокзали, профільні служби, житлові й культурно-побутові споруди. На багатьох ділянках рейки другої колії було демонтовано та вивезено до Німеччини [112, 138]. Масштабна руйнація охопила всі залізничні мости через річки, у тому числі на Дніпрі, Десні, Південному Бузі [33, 35]. Окрім повного руйнування металевих споруд мостів, значною мірою постраждали надводні та підводні опори, що значно ускладнювало подальше відновлення залізничних мостів і руху ними залізничних поїздів [112, 138].

Залізнична інфраструктура зазнала відчутних руйнувань у кожному регіоні республіки. На напрямках, що зв'язували Донбас із Криворіжжям, районними центрами та північним заходом було знищено обидві колії. Наприклад, на сортувальній станції Ясинувата з 147 км залізничних колій лише 2 км (1,3%) залишилося неушкодженими. Подібних руйнувань зазнали й інші вузлові станції – Слов'янськ, Іловайськ, Червоноармійськ, Волноваха. На залізницях Південно-Західної округи було знищено близько 10 тис. км колій, 2,2 тис. шляхових споруд, 100 паровозних депо, понад 500 пасажирських приміщень і не менше 350 тис. кв. м. житлової площі. На території Донецької (Сталінської) залізниці було зруйновано більше половини залізничних колій, 1500 мостів, 55 паровозних і вагонних депо, 400 вокзальних приміщень [112, 138]. Придніпровська залізниця зазнала збитків на суму понад 1,4 млрд. крб. На деяких залізницях УРСР обсяг руйнувань перевищив 70% вартості їх основних засобів [32, 11].

Загалом збитки заподіяні залізничному транспорту УРСР обчислювалися сумою у понад 10 млрд. крб. [33, 36]. При цьому

значних втрат зазнала виробнича база по забезпеченню дорожньо-будівельними матеріалами – всі кар'єри були затоплені або зруйновані, а обладнання та механізми вивезені або знищені [1, 58]. Це призвело до значного погіршення економічних показників і технічного стану залізничного транспорту. Рух автотранспорту по ряду маршрутів став ускладненим і майже припинився [251, 52]. Бездоріжжя, яке призводило до простоїв автоколон, створювало перешкоди для відновлення роботи залізничного комплексу [226, 184].

Отже, фактично в післявоєнні роки гостро постала проблема ліквідації транспортного колапсу в республіці. Тому швидке відновлення роботи залізниць повинно було продемонструвати здатність керівництва держави впоратися із ситуацією та забезпечити належний рівень соціально-економічного розвитку.

Відновлення роботи залізниць розпочалося одночасно з визволенням території від окупантів. Вже 21 серпня 1943 р. Раднарком СРСР та ЦК ВКП(б) прийняли постанову "Про невідкладні заходи по відбудові господарства в районах, визволених від німецької окупації" [112, 138].

Високих темпів відбудовчих робіт керівництво держави та й саме життя вимагали насамперед на транспорті і на залізницях зокрема. Адже від здатності залізниць – основного вантажоперевізника – забезпечити зростаючі потреби народного господарства в перевезеннях залежали темпи та характер відбудови й розвитку промисловості, сільського господарства й самого транспорту [112, 139].

Навесні 1943 р. одним із перших залізничних підприємств, яке повернулося до роботи, став Ворошиловградський паровозобудівний завод. На заводі за 2 роки, постійно нарощуючи темпи відбудовних робіт, машинобудівники ввели в дію 25% довоєнних виробничих

потужностей. Тут почали випускати шахтні машини, ремонтувати паровози. Інший паровозобудівний завод – Харківський – вже у вересні 1943 р. випустив перший після визволення міста відремонтований паровоз. У 1943 р. також запрацював Дніпродзержинський вагонобудівний завод, який вже у наступному році випустив 50 вузькоколійних платформ вантажопідйомністю 8,2 т., 10 шістдесятитонних гондол і 1 бітумний вагон, відремонтував 218 чотиривісних вагони [112, 139-140].

Незважаючи на низький рівень матеріально-технічного забезпечення, дефіцит необхідних інструментів і часті збої у постачанні електроенергії, керівництву залізниць вдалося мобілізувати наявні матеріальні та людські ресурси для виконання виробничих планів. Уже в 1944 р. в Україні було відновлено близько 60% загальної кількості зруйнованих колій. У 1943-1945 рр. залізничники відновили двоколійний рух на низці важливих напрямів Південно-Західної, Південної, Сталінської, Одеської та Львівської залізниць. На таких залізничних вузлах, як Червоний Лиман, Дебальцеве, Дарниця, Козятин, Запоріжжя, Верховцеве проводились роботи не тільки з відбудови, а й розширення мережі залізничних шляхів сполучення [112, 141]. До осені 1945 р. було забезпечено роботу 80% залізничних колій і відбудовано майже всі депо й майстерні [2, 24].

Основні відновлювальні роботи на залізничному транспорті в першу чергу проводились на вантажонапружених лініях, що пов’язували Донбас із Придніпров’ям, Москвою, Ленінградом, Кавказом, а також Лівобережну та Правобережну частини України [33, 19]. На початку 1946 р. довжина залізничної сітки УРСР у її межах становила 20,3 тис. км або 18% від загальносоюзної. Середня густота залізничних ліній на кожну тисячу кв. км території республіки перевищила 37 км [33, 39].

Колективи заводів залізничного машинобудування України сумлінно працювали на відбудові своїх підприємств. Лише в неробочий час робітниками галузі було відпрацьовано у 1943 р. 4,3 тис. людино-днів, у 1944 р. – 8,2 тис., 1945 р. – 13,3 тис. [112, 140].

Відбудовним процесам на залізничному транспорті також сприяла реевакуація. З евакуйованих на Урал і до Сибіру заводів поверталися кадри спеціалістів, устаткування, інструмент, технічна документація [112, 140].

Незважаючи на вищевказані заходи, залізничне господарство до закінчення війни повністю відновлено не було. Насамперед це стосувалось відбудови мостів, верхніх будов залізничних шляхів, других колій, а також ремонтних баз рухомого складу. Пропускна спроможність найважливіших напрямків Донбасу, Криворіжжя і виходів з Донбасу до центру значно знизилася у порівнянні з довоєнним рівнем. До війни ці лінії були в основному двоколійними, тоді як в процесі відбудови вдалося відновити рух лише на одній колії. При цьому значна частина паровозів відпрацювала свій ресурс і потребувала списання або капітального ремонту, а більшість вагонів були непридатними для роботи через пошкодження і несправності.

Незважаючи на тяжкі наслідки війни, керівництво радянської держави розуміло необхідність чітких дій щодо організації планомірного й потужного піднесення народного господарства, у тому числі й залізничного комплексу країни. Так, подальший розвиток залізничної галузі багато в чому був пов’язаний із виконанням п’ятирічного плану відбудови УРСР у 1946-1950 рр. Зокрема він передбачав відбудову й розширення існуючої транспортної сітки, розвиток вузлів і станцій, будівництво під’їзних колій, підвищення ефективності рухомого складу, електрифікацію залізничних ліній та інше. Одним із важливих елементів відбудови й реконструктивних робіт на залізницях мав стати розвиток вузлів і

станцій [33, 47]. П’ятирічний план також передбачав піднесення рівня механізації вантажно-розвантажувальних робіт на залізничному транспорті до 75% від їхнього загального обсягу, що б допомогло скоротити простої вагонів під вантаженням та розвантаженням [33, 48]. Поряд з цим передбачалося збільшення парку локомотивів на залізницях на 6165 паровозів, 555 електровозів, 865 тепловозів, парку вантажних вагонів – на 472 тис. у двовісному обчисленні [112, 142]. Капітальна відбудова залізниць мала завершитися вже у 1948 р. [33, 40].

Широка програма відновлювальних і будівельних робіт логічно вимагала значного збільшення капіталовкладень. Загалом на відбудову й розвиток залізничного транспорту СРСР було виділено 40,1 млрд. крб., що становило 16% від усіх капіталовкладень у народне господарство. У 1946-1950 рр. асигнування на залізницю були збільшені в 1,8 разів у порівнянні з воєнним періодом і досягли 5,8 млрд. крб. Лише Північно-Донецька та Придніпровська залізниці мали отримати державну допомогу в розмірі 1615 млн. крб. [32, 19], а вартість робіт із відбудови й розвитку залізниць Південно-Західної округи визначалася в межах в 2,4 млрд. крб. [33, 45].

Під час розподілу одночасних витрат на залізничну галузь перевага надавалася відновлювальним роботам, оскільки потрібно було якомога швидше ліквідувати наслідки воєнних руйнувань. Тому для відновлення роботи залізниць було витрачено приблизно 2/3 від усіх асигнувань у галузь. У майбутньому передбачалося будівництво 7230 км нових і 12500 км других залізничних колій. Загальна довжина сітки залізничних колій у 1950 р. повинна була сягнути 123 тис. км. [33, 40].

Відповідно до плану відбудови транспортного комплексу УРСР розгорнулось повномасштабне залізничне будівництво. Різнобічний характер відбудовчих робіт вимагав створення спеціалізованих

управлінь і трестів, які б мали координувати відновлення роботи заводів (УБВЗ), реконструкцію мостів тощо. При залізничному відомстві були створені управління будівельно-відновлювальних робіт (УБВР). Крім цього наказом Міністерства шляхів сполучення в 1947 р. були утворені будівельно-монтажні контори “Дорбуд” при залізницях [489, 38]. Центральні майстерні “Дорбуду” повинні були забезпечувати будівельні ділянки столярними виробами, бетонними, залізобетонними та металевими конструкціями. Крім цього у їхні завдання входило виконання санітарно-технічних та електромонтажних робіт на великих об’єктах [489, 32].

Проте часто за красномовними цифрами приховувалися значні матеріально-технічні й організаційні труднощі з одного боку та неймовірні потуги виконавців запланованих робіт із іншого. Така ситуація зумовлювалася тим, що відбудова народного господарства в цілому та залізничного транспорту зокрема відбувалася в умовах повоєнної розрухи.

Відсутність належного матеріального забезпечення капітального будівництва, яке відчувала країна, і залучення величезних коштів насамперед на відновлення залізниць, не дозволили в перші післявоєнні роки розгорнути спорудження нових ліній [32, 19]. Нові залізниці в основному забезпечували транспортне обслуговування і створення Каховської, Київської, Кременчуцької ГЕС, Калуського калійного комбінату, Іллічівського морського порту й інших підприємств [32, 19]. В цілому перші роки п’ятирічки були для залізничників особливо важкими. Як відзначалося у наказах наркому транспортного машинобудування про підсумки роботи заводів наркомтрасмашу, заводи галузі успішно виконували лише плани випуску воєнної продукції, але виявилися “непідготовленими до серійного виробництва паровозів та вагонів” [112, 143].

Значне місце у роботах колійного господарства – однієї з найважливіших галузей залізничного транспорту – займало укладання важкого типу рейок і щебеневого баласту. Природні ресурси республіки, багатої на камінь, давали можливість здійснювати заміну низькоякісного піщаного баласту на щебінь. Відбудова других колій на залізницях України, враховуючи ступінь руйнувань, була рівнозначною новому будівництву. Лише на залізницях Донбасу й Криворіжжя планувалося спорудити 2813 км других колій [33, 46].

Для обслуговування цукрових заводів, місцевої промисловості, промисловості будівельних матеріалів і сільського господарства в Київській, Вінницькій, Житомирській, Чернігівській, Кам'янець-Подільській, Рівненській, Харківській і Полтавській областях планувалося побудувати 836 км вузькоколійних залізниць. Між тим, було проведено й уніфікацію вузької колії, тупикових ліній і гілок, що прилягали до широкої колії Одеської, Вінницької, Південно-Західної залізниць і до вузької колії Вінницької. У свою чергу, вузькоколійні залізниці сприяли ширшому використанню залізничного транспорту для розвитку економіки цих регіонів [33, 47].

Про помітні успіхи у відновленні залізничної галузі УРСР свідчила експлуатаційна довжина залізниць, яка досягла довоєнного рівня вже в 1947 р. До 1948 р. була в основному завершена капітальна відбудова залізниць у Донбасі та Криворіжжі. Одночасно були введені в експлуатацію на повну потужність магістралі «Донбас-Центр», «Донбас-Поволжя», «Донбас-Кавказ» [93, 201]. Цього ж року вдалося відновити рух поїздів на 15 тис. км залізниць, які зв'язували Придніпров'я і Донбас з Москвою і Ленінградом, промисловими центрами й Кавказом [39, 50], а також збудувати нові мости через Дніпро [93, 201]. У 1948 р. було виконано значний обсяг робіт та досягнуто вагомих результатів: відновлено капітальні мости через Дніпро та інші річки; приведена до ладу залізнична інфраструктура

Донбасу; введено в дію другі колії між Харковом і Курським, що дозволило досягнути довоєнного рівня пропускної спроможності магістрального напрямку, який з'єднував Москву з Кавказом і Кримом; завершено відбудову електрифікованої дільниці Долинцеве-Нікополь на Придніпровській залізниці та завершено відновлення залізниць у Донецькому та Криворізькому басейнах і в напрямку Москви [112, 145].

Завдяки таким крокам протяжність магістральних залізниць уже в 1950 р. складала 20,2 тис км, що перевищувало довоєнний рівень на 0,1 тис. км. [32, 19]. Було відбудовано й вантажне господарство, у тому числі вантажно-розвантажувальні платформи, складські приміщення, впорядковано вагове господарство. На великих вузлах будувалися механізовані склади. Також поширювалась мала механізація внутрішньо-складських робіт – самохідні візки, автокари тощо [33, 48].

В цілому залізничний вузол за своєю структурою та розміром нагадував велику корпорацію. Наприклад, Київський залізничний вузол об'єднував 110 підприємств, будівництв і заводів та більш як 30 000 робітників і службовців [232, 10].

Високий темп відбудовчих робіт підтверджував той факт, що вже на початку 1948 р. було відновлено 1700 штучних споруд, близько 100 вагоноремонтних пунктів і вагонних депо, майже 500 стійл паровозного депо. Крім реконструкції та розвитку депо значна увага приділялась відновленню об'єктів водопостачання, естакад, пунктів подачі піску та завершенню будівництва великих капітальних мостів через Дніпро, Дон, Буг, Сіверський Донець і Березину. Всього ж у 1946-1950 рр. було відбудовано 2734 великих мости [232, 10].

Важливим напрямом відновлення залізничної інфраструктури були ремонт і модернізація самого транспорту. Зусиллями фахівців вдалося капітально відремонтувати пошкоджені вагони та переробити

на широку колію частину трофейних вагонів. Конструкція вагонів промислового виробництва була покращена за міцністю, ємністю, обладнанням зчеплення та гальмування. Зросла питома вага вагонів із автоматичним зчепленням і автоматичним гальмуванням. У 1940 р. такі вагони складали 31,2% і 68,7% від загальної кількості, в 1950 році – 52% і 80%. Зростання поставок і випуску в основному чотирьохвісних вагонів дало змогу збільшити вантажомісткість вантажного вагонного парку в 1950 р. на 44% у порівнянні з довоєнним часом. У 1947 році в СРСР був випущений перший радянський пасажирський цільнометалевий вагон.

Широкого розповсюдження набули ініціативи залізничників щодо зниження простою вагонів і поїздів на станціях. Наприклад, на Південній залізниці був застосований метод безвідчіпного розвантаження вагонів, який дозволив значно скоротити час обробки поїздів на станціях. На всіх залізничних шляхах УРСР впроваджувалися нові, більш раціональні графіки руху поїздів [112, 147].

Незважаючи на труднощі відбудовного періоду, у 1946 р. всі паровозо- і вагонобудівні заводи України приступили до серійного випуску паровозів і вагонів [112, 143]. У цьому ж році транспортне машинобудування випустило в 30 раз більше вантажних вагонів і магістральних паровозів, ніж у попередньому. Локомотивний парк залізниць країни поповнився новими товарними паровозами серії “Л”, тепловозами ТЕ-1 і ТЕ-2. Вагонний парк у певній мірі був оновлений за рахунок удосконалених товарних вагонів [93, 201]. Вже у 1948 р. Дніпродзержинський та Крюківський вагонобудівні заводи, випустивши 10,7 тис. вагонів, досягли довоєнного рівня виробництва (1940 р. – 10,3 тис.), а в наступні роки п’ятирічки значно перевершили його [112, 144]. У 1950 р. 65% вагонного парку було

обладнано автозчепленням (39% у 1940 р.) та 83% – автоматичними гальмами (69% у 1940 р.) [112, 148].

Всього до 1950 р. заводи УРСР дали залізничному транспорту 1 тис. нових паровозів і тепловозів і 55 тис. (38 % від кількості в СРСР) вагонів [33, 46]. Найбільшим у республіці щодо випуску вантажних магістральних тепловозів став Харківський завод транспортного машинобудування ім. В. Малишева, який за роки четвертої п'ятирічки випустив 347 тепловозів [112, 143].

Відмінною рисою відбудовчого періоду були також високі темпи розвитку нових, прогресивних технічних засобів. Виробництво паровозів за абсолютними показниками в 1950 р. перевищило рівень 1940 року на 7%, виробництво електровозів – більш, ніж в 10 раз, а магістральних тепловозів – у 25 раз. Суттєвий приріст пропускної можливості ліній було досягнуто за рахунок їхнього переобладнання на автоматичне блокування з одночасним застосуванням диспетчерської централізації. Значно зміцніло господарство сигналізації та зв'язку, відбудова якого завершилася вже в 1946-1947 рр. [112, 146].

Під час капітальних відбудовних робіт проводилась також реконструкція залізниць з метою підвищення рівня їхньої технічної оснащеності. Середня вага рейок на головних шляхах зросла порівняно з довоєнним рівнем на 6,2%, хоча в основному ця робота була зосереджена на вантажонапружених лініях Донбасу. Так, на Донецькій залізниці довжина колії з рейками важких типів у 1955 р. порівняно з 1940 р. зросла більш ніж утричі [112, 146]. Це сприяло деякому підвищенню показників використання технічних засобів. Крім цього було досягнуто прискорення обігу вагону з 10,9 доби у 1945 р. до 7 діб у 1950 р. і доведено у 1950 р. процес навантаження на залізничному транспорті до 115 тис. вагонів на добу. Вплив на прискорення обігу вагонів мали також розвиток маршрутизації

перевезень масових вантажів і збільшення швидкості руху поїздів [33, 53]. Проте цього не вистачало, щоб забезпечити безперебійну роботу залізниць, особливо на промислових об'єктах. Між тим, відбудова станційного господарства супроводжувалася технологічними нововведеннями. Наприклад, для підвищення пропускної можливості подовжувалися станційні колії і проводилося перезакладення вузлів тощо.

Високих темпів відновлювальних робіт вдалося досягти не лише за рахунок організаційних заходів, але й забезпечення їх засобами механізації. У типових зверненнях-інструктажах для робітників залізниці зазначалося: "Механізація процесів виробництва, вкорінення передових методів праці, удосконалення технічного режиму, ритмічність у роботі, економія матеріальних цінностей, боротьба за покращення якості продукції та зниження відсотку браку є найважливішими заходами, які забезпечуватимуть досягнення високих показників роботи" [230, 52]. Наприкінці 1950 року рівень механізації земляних робіт на будівництві залізничних доріг сягав 84,3%, укладки шляхів – 44,2, монтажу металоконструкцій – 97,5%, підготовки бетону – 95,6%.

У 1950-ті рр. залізничне будівництво тривало, набуваючи нових стимулів. Було відбудовано важливі залізничні вузли – Київ, Харків, Ясинувата й залізничні портові станції – Одеса, Миколаїв, Севастополь, Керч. Здійснювалося й нове будівництво. Так, було збудовано залізницю Федорівка-Каховка довжиною 154 км, що забезпечило доставку будівельних матеріалів і машин для будівництва Каховської ГЕС, споруджено залізничний міст через Дніпро біля Херсона, завдяки чому відкрилося залізничне сполучення між Херсоном і станцією Джанкой у Криму, збудовано металевий міст через гирло Дністровського лиману, який з'єднав південну частину Придніпров'я з південно-західною степовою частиною України.

Продовжувалось будівництво залізничних вокзалів у Харкові, Дніпропетровську, Дрогобичі. Завдяки вказаним заходам густота залізничної мережі УРСР значно збільшилась і становила близько 35 км на 1000 км. Найбільше ж залізниць було в Донбасі [93, 309-310].

У подальшому важливу роль у розвитку залізничного транспорту та початку його технічної реконструкції відіграв червневий пленум ЦК КПРС, який відбувся у 1950 р. У його рішеннях першочерговою задачею визнавалася комплексна механізація ремонту та реконструкції залізничного шляху. Згідно цього на вантажонапружених лініях і основних магістралях почали укладати рейки важких типів. Так, з 45 тис. км. нових рейок, закладених у колію протягом 1951-1955 рр., 23 тис. км або 53,4% становили саме рейки важких типів [112, 151], [2, 26]. Шляхове господарство продовжувало отримувати левову частку виділених на залізниці коштів (див. Додаток А).

Розвиток залізниць та їх подальша технічна реконструкція сприяли удосконаленню вагонобудування. У 1950-ті рр. збільшилася вантажопідйомність, поліпшилась конструкція вагонів, поглибилася спеціалізація вагонного парку. Найбільш поширеним типом вантажного вагона став великовантажний чотиривісний вагон. Однак нового рухомого складу не вистачало, а тому доводилося експлуатувати велику кількість старих, малоекономічних двовісних вагонів. У 1957 р. частка чотиривісних вагонів збільшилась до 64% (25 % у 1941 р.), а на автозчепленні – до 87% [112, 161].

У роки шостої п’ятирічки масштаби вагонобудування зросли. Використання шестивісного вагона збільшило вантажопідйомність поїзда на 34% [112, 155]. Велике значення для покращення роботи залізниць мало використання нових типів вагонів: з дахом, що відкривався, торцевими та боковими дверима, відкидними люками. Збільшення вантажопідйомності вагонів сприяло, з одного боку,

зростанню корисної ваги поїзда, а з іншого – підвищенню продуктивності праці залізничників, оскільки для перевезення вантажів потрібна була менша кількість вагонів, а отже й менші витрати на їх обслуговування та ремонт.

Певні успіхи були досягнуті зокрема і в спеціалізації вантажних вагонів. Для перевезень важких та великогабаритних вантажів на залізниці стали надходити восьми-, дванадцяти-, шістнадцяти, і двадцятивісні вагони-транспортери вантажопідйомністю до 300 т. Також залізниці стали отримувати цистерни поліпшеної конструкції для перевезення рідких вантажів, криті вагони збільшених розмірів – для великої рогатої худоби, птиці, фуражу. Поступово почали запроваджуватись контейнерні перевезення [112, 155].

Прогресивні зміни відбулися у парку пасажирських вагонів. У 1949 р. розпочалося виробництво цільнометалевих вагонів. На їх основі будувалися м’які, жорсткі, купейні, багажні, поштові вагони й вагони приміських електропоїздів. У зв’язку з електрифікацією та впровадженням тепловозної тяги значно зросла швидкість пасажирських поїздів, збільшилось споживання електроенергії та дизельного палива. Тому одним із завдань у пасажирському вагонобудуванні стало зменшення ваги вагона. В конструкції цільнометалевих пасажирських вагонів почали використовувати легкометалеві сплави, дерево замінювалось на синтетичні матеріали, а вагон обладнувався амортизаторами, які забезпечували плавний хід при швидкості 160-180 км/год. Поряд із виробництвом нових вагонів, модернізувалися й старі, уніфікувалися їхні окремі вузли та деталі [112, 157].

Поліпшення якісного складу вагонного парку дозволило збільшити міжремонтні пробіги вагонів, зменшити обсяги ремонту, скоротити кількість пунктів огляду та ремонту вагонів на залізницях.

У 1950-х рр. було здійснено переведення вагонного парку на автоматичне зчеплення та гальмування. Так, у 1957 р. вагонний парк на автозчепленні за вантажопідйомністю становив 94,7% [112, 161]. Це давало можливість повніше використовувати тягову силу локомотивів, збільшити вагу поїздів, посилити безпеку руху, збільшити розміри маневрової роботи. Пропускна спроможність вантажонапружених дільниць підвищувалась також шляхом переведення їх на автоматичне блокування з одночасним впровадженням диспетчерської централізації.

Час знаходження вагону під однією навантажувальною операцією у 1955 р. був зменшений на 6,7 год. порівняно з 1950 р. [112, 151]. У 1953 р. середньодобове навантаження вагонів досягло довоєнного рівня (у Південно-Західній залізниці – 2636 вагонів на добу) [485, 28]. Цьому сприяла механізація основних вантажно-розвантажувальних робіт. Зокрема, "Дорбуд" Південно-Західної залізниці у 1955 р. запровадив механізацію навантаження та розвантаження лісу, металу, металоконструкцій, каміння, піску завдяки отриманню нових автомобільних кранів [489, 41]. Про позитивні тенденції свідчили й інші випадки. Для прикладу, середньодобовий пробіг паровоза на залізницях Донбасу в 1955 р. зріс на 6,6% порівняно з 1940 р., що дозволило зекономити за цей рік 160 тис. т. палива [112, 152].

Технічна реконструкція залізничної галузі в свою чергу зумовила зростання продуктивності праці. З 1954 р. залізничний транспорт за рахунок своїх доходів став покривати крім експлуатаційних витрат видатки на капітальне будівництво, передаючи частину нагромаджень у державний бюджет [93, 313]. У середині 1950-х рр. відбулися також структурні зміни на залізницях: у 1955 р. були об'єднані вагонні ділянки з вагонними депо на ряді станцій (Харків, Полтава, Кременчук), а у 1956 р. – об'єднані відділення вантажної та комерційної роботи [290, 64].

У той же час залізничний транспорт у перше повоєнне десятиліття працював у великій напрузі, що було результатом серйозних труднощів у відновленні транспортної інфраструктури. Одним із найбільших недоліків у організації будівельно-відновлювальних робіт було позапланове скорочення фінансування. Така ситуація спостерігалася на більшості українських залізниць у 1950 році. В окремих випадках вже на початку будівництва лінії звітували про неповне виконання плану [231, 83].

Яскравим прикладом цього може слугувати звітна документація Південно-Західної округи щодо розміру та розподілу капіталовкладень. У результаті аналізу співвідношення скорочення запланованих асигнувань і реально виділених коштів капітального будівництва було встановлено, що всього по залізничним шляхах округи Міністерство шляхів сполучення урізало 38% фінансування, а середньостатистичний показник по підприємствах Південно-Західної округи становив – 41% асигнувань. Зрозуміло, що таке суттєве скорочення капіталовкладень викликало значні труднощі та негативно позначалося на виконанні поставлених перед залізничниками завдань щодо відновлення та нарощення потужності залізниці [228, 245].

Конкретним проявом наслідків скорочення капіталовкладень могла слугувати й ситуація пов’язана з відновленням вокзалів Південно-Західної залізниці в 1950 році. Так, у довідці начальника відділу капітального будівництва яскраво відображені типові для повоєнного десятиліття проблеми, які визначали темпи робіт у зазначеному напрямку. Наприклад, відбудова вокзалу на станції Чернігів лімітувалася відсутністю будівельних матеріалів: асфальту – 100 т., сортового заліза – 19 т., покрівельного заліза оцинкованого – 1,5 т., чорного – 1,5 т., метласької плитки – 1600 м^2, оліфи натуральної – 1,5 т. [228, 234].

У першій половині 1950-х рр. частка капіталовкладень у залізничний транспорт значно скоротилася. Якщо у воєнний час залізничному транспорту виділялося 75% асигнувань у галузь, то в 1950 р. вони зменшились до 62%. Це, перш за все, було пов'язано з необхідністю посилення розвитку інших складових інфраструктури – автомобільного, водного та трубопровідного транспорту.

Прояви негараздів у галузі мали місце як у транспортному будівництві, функціонуванні ремонтної базі, нестабільних експлуатаційних можливостях, так і в самій організації управління відбудовою на транспорті. У силу цього шляхове господарство розвивалося повільно. Через обмеженість коштів, нестачу металу й інших ресурсів гальмувалася відбудова деяких важливих залізничних ліній: Миколаїв-Херсон, Червоноармійськ-Новомосковськ, інших колій, ряду мостів [93, 202]. Матеріали надходили із запізненням, внаслідок чого порушувалися графіки здійснення запланованих робіт. Причини цього обумовлювались неузгодженою роботою різних відомств. Наприклад, Укрлісозбут через свої обласні управління повинен був поставляти Рава-Руському заводу для виготовлення шпал для Південно-Західної залізниці щоквартально понад 930 вагонів лісу. Проте постійно спостерігалися затримки, а вагони з лісом приходили із запізненням, неритмічно [228, 3].

Проблема транспортного будівництва також торкнулась і виконання плану капремонту залізничних шляхів. Поясненням цього було скорочення асигнувань і залежність залізниці від робітничо-будівельних організацій, які в силу тих чи інших причин затримували процес відбудови доріг [231, 83]. Основними причинами цього явища були: зростання ціни будматеріалів, використання на будівництвах матеріалів вищої сортності (а відтак і вищої вартості), різниця між розцінками різних міністерств тощо [244, 127].

Давалася взнаки й відсутність необхідного елементарного технічного оснащення для вчасного проведення будівельних робіт. На відміну від автодорожнього будівництва, залізничне будівництво краще забезпечувалося високопродуктивними машинами та механізмами, а машинобудівна промисловість оснащувала залізнично-будівельні організації різними типами екскаваторів, бульдозерами, скреперами, думпкарами, автосамоскидами, колієукладачами. Це дозволило підвищити рівень механізації трудомістких процесів і прискорити хід відновлювальних робіт, хоча кількість такої техніки не повністю відповідала потребам [93, 201]. Зазначена тенденція спостерігалась на масштабних будівельних об'єктах. Наприклад, Українське управління по механізації будівельних робіт змогло виділити на будівництво залізничної лінії (142 км) до Каховської ГЕС лише одну механізовану колону, до складу якої входили 1 екскаватор, 2 скрепери, 1 рейдер та 1 бульдозер. При цьому будівництво мало бути завершено за 4 місяці. За підрахунками ж фахівців для вчасного завершення колії потрібні були ще мінімум 6 грейдерів і 6 тракторів [247, 1].

За результатами звітів транспортного відділу ЦК КПУ навіть у 1950 р. технічна оснащеність залізниць не досягла довоєнного рівня. Наприклад, по Донецькому округу залізниці з 2864 стрілок, оснащених електричною централізацією у 1940 р., було відновлено 691, що становило 24% від довоєнного рівня [138, 65].

Мало значення і те, що якість будівельних робіт часто була низькою. Зокрема, в травні 1950 р. заступник начальника Вінницького відділення залізниці в рапорті до транспортного відділу ЦК КПУ причиною зриву планів відбудовних і ремонтних робіт називав неякісне обслуговування Київським управлінням ремонтно-відновлювальних робіт. Конкретними прикладами цього, за його словами, були «незавершеність робіт по відновленню станції Рахни

через обрушення неякісно виконаних перекриттів», «затримки з будівництвом депо на станції Жмеринка, через що з початком зими умови роботи на стації вкрай погіршились», «не було тут вчасно завершено і будівництво гуртожитку». Насамкінець у рапорті зазначалось, що Київське управління ремонтно-відновлювальних робіт виготовляло для вокзалів неякісні столярні вироби – вікна, двері, а постачання цегли та арматурного заліза затримувалось. Низьку якість будівництва на багатьох об'єктах залізничного будівництва по Львівській, Одесько-Кишинівській, Південно-Західній залізницях також відзначали у середині 1950-х рр. контролери МГК СРСР [484, 7].

Все це в комплексі спричинювало затримки у відновлювальних роботах на будівництві об'єктів залізничного транспорту. Так, постійні та значні відставання у роботі були притаманні таким організаціям, як Дорбудтрест, Тпрансводбуд, Трансенергомонтаж, Головмостбуд [285, 63].

На початку 1950-х рр. проблема відбудови залізничної інфраструктури залишалась невирішеною. Не було відновлено 441 вокзал, 82 великих та середніх мостів і 740 малих [138, 65]. Значна частина під'їзних залізничних шляхів до промислових об'єктів залишалася у незадовільному стані [136, 23].

Повільними темпами розгортався ремонт колійного господарства. Так, у 1950 р. на деяких вантажонапружених ділянках Південно-Західної залізниці (Чернігів-Овруч, Коростень-Новоград, Бахмач-Шевченко, Дарниця-Ромадан) 50% колійного господарства було зношеним, а з намічених до заміни 700 тис. шпал було отримано лише 430 тис. штук, рельс – із необхідних 70 км отримано 41 км [232, 63].

У значній мірі проблеми з нарощенням залізничного будівництва були пов'язані з недосконалістю самої системи управління і фінансування робіт. Перевірка ефективності використання

капітальних вкладень показувала, що кошти на капітальне будівництво розпорошувались по багаточисельним об'єктам, терміни введення в експлуатацію не витримувались, а будівництво на залізницях здебільшого здійснювалось протягом багатьох років. Нове обладнання вчасно не встановлювалось та не використовувалось. Так, у господарських організаціях Південно-Західної залізниці в 1955 р. було виявлено 119 одиниць невстановленого нового обладнання, вартістю понад 1,7 млн. крб. [485, 77-80]. Глибинні причини цього полягали у відсутності узгодженого керівництва залізничним будівництвом. При вивченні структури та штатів управлінь залізниць були виявлені паралельно діючі будівельні організації, які обслуговували Одеську-Кишинівську, Львівську та Південну-Західну залізниці. Наприклад, у Києві одночасно здійснювали роботи 10 самостійних будівельних організацій Міністерства шляхів сполучення, в Одесі – 3. Також проводили паралельну роботу в одних і тих самих пунктах підпорядковані їм ділянки й інші підрозділи [485, 11].

Декларуючи прагнення до швидкого налагодження роботи транспортної мережі, державно-партійне керівництво часто нехтувало раціональним підходом у транспортному будівництві та освоєнні нових транспортних шляхів, не враховуючи всі можливі наслідки подібних дій. Навіть у самому Міністерстві шляхів сполучення не було стратегії по здійсненню будівництва окремих залізничних об'єктів. Так, міністерство в ряді випадків планувало виділення коштів не по повній кошторисній вартості, у результаті чого будівництво деяких об'єктів розтягувалося на тривалий період – від 4 до 10 років. Наприклад, депо Куп'янськ-Сортувальний будувалося близько 10 років із перервами, під час яких взагалі не виділялися кошти [285, 67]. Крім того, було виявлено той факт, що звітна інформація часом не відповідали дійсності. У звіти про виконання

планів робіт включалася вартість невиконаних робіт, роботи по завищених розцінках, а також позапланові роботи [349, 14].

З поміж багатьох проблем залізничної галузі в першому повоєнному десятилітті намітився розрив і між залізничним машинобудуванням та залізничним транспортом, проявом чого стала нестача рухомого складу. Труднощі та часті збої у роботі були характерними рисами залізничного машинобудування. Підприємства працювали неритмічно, річні плани не виконувались. Причинами низьких показників роботи були: непідготовленість виробництва до виконання державних програм, несвоєчасне вирішення організаційно-технічних питань, недостатня увага до роботи провідних цехів – механозбирального й інструментального. Паралельно труднощі були зумовлені переходом, а випуск нових видів продукції багатономенклатурністю виробництва та недостатнім матеріально-технічним забезпеченням. Окрім основної продукції заводи почали випускати паровозні тендери, тепловозні вузли та рами, ізотермічні вагони, турбіни, запчастини до тракторів, нафтову апаратуру й навіть товари широкого вжитку (ліжка, сокири, черепицю) [112, 158].

План нарощування потужностей вагонобудівних підприємств виконувався здебільшого наполовину. Заводи залізничного машинобудівництва недостатньо забезпечувалися деталями за рахунок кооперативних надходжень. Також через відхилення у розмірах деталей порівняно з кресленнями, не вистачало ковальсько-пресового, транспортного устаткування, зварювальних апаратів [112, 144].

Так само як і в залізничному будівництві, характерною рисою залізничного машинобудування відновлювального періоду було приховування фактичного становища зі збереженням рухомого складу. Як наслідок, у звітах скорочувалась кількість пошкоджень вагонів при маневрах. Наприклад, за IV квартал 1950 р. на станції

Шевченка було зафіксовано 15 пошкоджень вагонів (на суму 10 тис. крб.), тоді як перевіркою було виявлено 79 пошкоджених вагонів на суму понад 26 тис. крб. [242, 30].

Слабкою залишалася ремонтна база залізничного транспорту. Так, на початку 1950 р. Головне управління по ремонту рухомого складу Південно-Західної залізниці звітувало про хід будівництва в п'ятирічці Гайворонського паровозоремонтного заводу загальною вартістю 3536,5 тис. крб., проте насправді було виконано робіт за кошторисом лише на 1818,4 тис. крб. У цьому ж році Дарницький завод запчастин виготовив деталей на загальну вартість 10383 тис. крб. замість 131305,5 тис. крб. запланованих [352, 14]. Та й сам поточний ремонт супроводжувався додатковими труднощами. Так, багато вагонних депо не мали критих приміщень для ремонту вагонів, внаслідок чого ремонт проводився на відкритих коліях, що ускладнювало умови роботи, особливо у негоду, коли порушувались елементарні правила технологічного процесу ремонту вагонів, знижувались продуктивність праці та якість. Про складні умови ремонтної роботи залізничників свідчили окремі факти. Зокрема взимку 1950 року до транспортного відділу ЦК КП(б)У надійшло звернення від вагонного депо станції Станіслав Південно-Західної залізниці, в якому повідомлялося, що станція не має критого приміщення для ремонту вагонів. Залізничники проводили ремонтні роботи на відкритих шляхах взимку, що значно їх ускладнювало. Працівники закликали транспортне управління звернути увагу на порушення елементарних правил технічного процесу ремонту вагонів, зниження продуктивності та якості праці. Проте звернення залізничників мало негативну відповідь: транспортний відділ коротко зазначив, що капіталовкладень для станції Станіслав не заплановано, оскільки першочерговому ремонту підлягають лише найважливіші об'єкти дороги [228, 10-11]. Стрийський вагоноремонтний завод на

1953 р. мав план капітального ремонту 3 тис. двовісних вагонів вантажного парку й 200 вагонів-цистерн середнього ремонту. Протягом дев'яти місяців 1953 р. було відремонтовано 2395 вагонів або 83% від запланованого [487, 2].

Недостатній рівень мала організація ремонту вагонів на основних пунктах техогляду, в результаті чого в поїздах курсувала велика кількість несправних вагонів, що викликало необхідність їх відчеплення на проміжних станціях. Крім цього не було організовано транспортування запчастин і матеріалів [485, 76].

Загалом організація праці в ремонтних бригадах оцінювалась як незадовільна. Так, не закріплювалось обслуговування паровозів за бригадами, незадовільною залишалась механізація робіт, значними були простої паровозів на ремонті, які перевищували норми більш ніж вдвічі [285, 12].

Результатом недостатніх темпів розвитку шляхового господарства, забезпечення рухомим складом і роботи ремонтної бази було те, що експлуатаційні показники тривалий час не досягали довоєнного рівня. Наприклад, контролери МГК СРСР у звітах про результати перевірки роботи Південно-Західної залізниці вказували, що розміри навантаження тут не зростали й навіть не досягли довоєнного рівня, а в 1950-1953 рр. становили 2397-2636 вагонів, тоді як у 1940 р. – 2689 вагонів [484, 28].

Багато інших важливих експлуатаційних показників на залізницях систематично не виконувалось, а деякі з них навіть погіршувались. Тому виконання планів здійснювалось завдяки завищенню показників. Так, оборот вагону був завищений на 3,12 год. Більш того, не виконувались плани навантаження та допускалися значні простої вагонів на під'їзних шляхах клієнтури, а показник графіку руху поїздів суттєво погіршився у другій половині 1950-х рр. і виконувався лише на 66-72% [284, 60]. Окремі залізниці, як наприклад, Одеська,

різко відставали в розвитку руху важковагових поїздів, хоча їх кількість не перевищувала 27-30% [139, 4]. На Південно-Західній залізниці лише 1,5% поїздів від загальної кількості були важковаговими [293, 31].

З метою поліпшення ситуації широко впроваджувались організаційно-технічні заходи, спрямовані на скорочення оберту рухомого складу, однак їх ефективність лишалась низькою. Так, секретар ЦК КПУ Д. Коротченко в листі до міністра важкого машинобудування М. Казакова вказував на те, що на багатьох заводах Міністерства важкого машинобудування простої вагонів під вантаженням і розвантаженням значно перевищували встановлені норми. На Харківському турбогенераторному заводі простої вагонів перевищили в 1946 р. норму в 2,4 рази, на Новокраматорському заводі ім. Й. Сталіна – в 1,2. Така ситуація була наслідком нестачі на заводах паровозів і підйомно-транспортних засобів, незадовільного стану під'їзних залізничних шляхів [136, 23].

Не було повністю вирішене питання також із забезпеченням паливом паровозів. Зокрема у звіті про роботу Південно-Західної залізниці в 1957 р. відзначалось, що в зв'язку з недостатнім відвантаженням вугілля з Донецького басейну та його нерівномірним надходженням на залізниці регіону «складалося тяжке становище» [293, 31]. Крім того, на залізницю надходило вугілля низької якості з великим вмістом золи – до 40%. Постачання ж паровозів паливом низької якості створювало важкі умови роботи: пароутворення, масові чистки топок тощо [293, 31].

Технічна несправність на платформах й інших приладах пасажирського господарства негативно впливали на перевезення пасажирів. На великих вокзалах спостерігалась відсутність умов для зручного й належного обслуговування пасажирів, частими були факти

грубого поводження з пасажирами з боку обслуговуючого персоналу, нестачі постільної білизни в поїздах і антисанітарії [485, 77].

Численні перевірки санітарного стану й організації санітарно-протиепідемічного контролю на залізничних вокзалах виявляли слабкий контроль за санітарним станом вокзальних приміщень і поїздів (особливо приміських) з боку дорожніх санепідемстанцій. За їхніми результатами було зафіксовано недоліки в фінансово-господарській діяльності лікарсько-санітарної служби управлінь залізниць [278, 33], [485, 5]. Та й навіть слід було визнати, що наявне обладнання застаріло й роками не оновлювалось. Наприклад, у 1957 р. лікарсько-санітарна служба Південно-Західної залізниці по відділу профдезінфекції отримале нове обладнання на 3 тис. крб. тоді як було списано через "непридатність використання" на 9 тис. крб. [379, 64]. Однак, це не було єдиною причиною незадовільного антисанітарного стану на залізницях. Так, вокзал станції Роздільна, де пасажиропотік складав 1200-1300 людей/доба, функціонував у цілковитій антисанітарії: з розбитою підлогою, брудом, відсутніми склом на вікнах, урнами тощо [228, 12]. Помітний резонанс викликала перевірка підготовки до літніх пасажирських перевезень на Одесько-Кишинівській залізниці в 1956 р., яка виявила антисанітарний стан обслуговування пасажирів на всіх 10 вокзалах [484, 29].

Під час перевірок якості обслуговування пасажирів у потягах було виявлено наступні недоліки: погане освітлення (в деяких вагонах використовувалися навіть свічки), закриті вбиральні, відсутність постільної білизни, забруднення вагонів, а в третині перевірених потягів не було води. Кондуктори ж не мали спецодягу для виконання своїх обов'язків. Комісія звернула увагу й на значні запізнення потягів [228, 12].

Невиконання графіків руху поїздів залишалося серйозною проблемою залізничного транспорту впродовж всього періоду

відбудови. Для прикладу, в 1957 р. секретар Одеського обкому КПУ А. Федосєєв вказував на незадовільний графік руху поїздів і значне відставання Одеської залізниці в розвитку руху важковаговиків. Багато важливих експлуатаційних показників систематично не виконувались [163, 4].

Відбудова залізничного транспорту не могла обмежуватись простим досягненням довоєнних показників, адже зростання темпів перевізної роботи вимагали проведення технічної реконструкції галузі. Прогрес у цій справі на залізничному транспорті залежав передусім від впровадження електровозної та тепловозної тяги. В порівнянні з паровозом електровози та тепловози мали підвищені швидкості, більш високий коефіцієнт корисної дії, забезпечуючи економію палива. Тому вартість перевезень при використанні електричної та тепловозної тяги знижувалась на 30% [93, 203].

Проте у перше повоєнне десятиліття на впровадження нових видів тяги не вистачало коштів і обсяги модернізації були незначними. За всю четверту п’ятирічку в УРСР були електрифіковані лише невеликі дільниці в промислово розвинутих регіонах: у районі Придніпров’я і на найбільш вантажонапружених дільницях Кривого Рогу й Донбасу, де була здійснена електрифікація залізничних ліній Запоріжжя-Нікополь-Долгінцево та Долгінцево-П’ятихатки-Нижньодніпровськ [33, 43].

Всього в республіці в 1950-х рр. було переведено на електротягу лише 974 км залізниць [93, 203], що становило 13% від загальносоюзної довжини електрифікованих у цей період ліній. Електрифікація насамперед залізниць східних районів СРСР пояснювалась “потребою прискорити піднесення вантажообороту урало-сибірських магістралей” [33, 43]. У свою чергу машинобудівна промисловість не поставила транспорту й половини тієї невеликої кількості електровозів і тепловозів, що була передбачена п’ятирічним

планом. Тому питома вага найменш економічної – паровозної тяги – у вантажообігу залізниць країни в 1950 р. становила 94,5% [93, 203].

Таким чином, аналіз відбудови та розвитку матеріально-технічної бази залізничного транспорту у перше повоєнне десятиліття свідчить про вкрай важкі наслідки війни для галузі. Залізнична мережа зазнала безпрецедентних руйнувань і значних збитків.

У таких умовах відбудовчі та будівельні роботи повинні були охоплювати різноманітні складові залізничного транспорту, бути значними за об'ємами та здійснюватися швидкими темпами. У переліку об'єктів, які першочергово відновлювалися залізничними будівельно-відбудовчими організаціями, були залізничні лінії, другі колії, штучні будівлі, депо, естакади, вагонні депо та вагоноремонтні пункти, вокзали, павільйони, станції, оснащення сигналізації тощо. Нове ж будівництво було відносно невеликим.

Загалом процес повоєнної відбудови народного господарства та залізничного транспорту зокрема проходив у складних умовах, викликаних наслідками війни. Така ситуація була пов'язана з недостатньою будівельною базою та матеріально-технічним забезпеченням, відвертими прорахунками керівництва галузі.

Важко й повільно відбудовувалися цехи й нарощувались потужності для виробництва рухомого складу залізниць, не вистачало комплексного устаткування. Унаслідок проблем, пов'язаних зі зношеністю шляхового господарства, недостачею рухомого складу й палива, робота транспортної мережі в перші повоєнні роки відставала від потреб країни в перевезеннях і стримувала відбудовні роботи в народному господарстві.

Значно зріс розрив між основними складовими залізничного комплексу: залізничним машинобудуванням і залізничним транспортом. Підгалузі комплексу у середині 1950-х рр. постали перед необхідністю вирішувати завдання, пов'язані з удосконаленням

технічного рівня та нарощенням випуску рухомого складу відповідно до потреб транспорту та зростаючих обсягів транспортних перевезень.

2.2. Модернізація інфраструктури залізничного транспорту: виклики та досягнення

Післявоєнна відбудова УРСР, розвиток народного господарства й збільшення масштабів суспільного виробництва зумовлювали постійне зростання потреб у перевезеннях, а отже – в подальшій розбудові транспортної мережі та її реконструкції.

Експлуатаційна довжина залізниць України продовжувала зростати. За роки семирічного плану розвитку народного господарства у 1959-1965 рр. вона зросла більш як на 600 км і становила в середині 1960-х рр. 17% загальної протяжності залізниць СРСР [79, 423]. При цьому особливо різко зростала кількість нових магістралей на західному напрямку. Існуючі в даному напрямку дві основні широтні магістралі потребували посилення провізної та пропускної здатності в зв'язку зі зростання вантажопотоків, а тому потребували переключення їх частини на нові шляхи. Протягом 1961-1965 рр. в УРСР були побудовані нові лінії: Кам'янець-Подільський-Ларга, Добропілля-Дубово та інші ділянки загальною протяжністю понад 500 км. [32, 20].

У результаті проведених робіт у 1965 р. експлуатаційна довжина залізниць складала 21,7 тис км. [32, 21]. У 1966-1970 рр. протяжність залізниць збільшилась ще на 660 км. [40, 156]. Однак, у 1970 – першій половині 1980-х рр. темпи будівництва нових ліній значно уповільнились. Так, під час десятої п'ятирічки було побудовано 225 км нових ліній [40,308], а за роки одинадцятої – лише 200 км [26, 13].

Загалом протягом 1950-1975 рр. експлуатаційна довжина залізниць зросла лише на 2,1 тис. км або на 10,4% [88, 36].

Таким чином, формування мережі залізниць УРСР у середині 1970-х рр. вважалося цілком завершеним. Проте існувала потреба в будівництві нових розвантажуючих та «спрямляючих» залізничних ліній, особливо на виходах із Донбасу, Придніпров'я і Криворіжжя [47,15].

Нове залізничне будівництво проводилося, головним чином, з метою створення додаткових напрямів (для розвантаження ряду ліній), а також скорочення пробігу вантажів (прокладання так званих проходів). У 1970-1980-ті рр. були побудовані залізниці Полтава-Київ-Брест, Курськ-Харків-Ростов і розгорнулося будівництво залізниць у Донбасі, Наддніпрянщині, Криворіжжі, що сприяло розвитку промисловості в цих районах. Так, у 1976-1980 рр. було закінчено будівництво ліній Долинська-Помошна (133 км) та розпочато будівництво лінії Київ-Трипілля (41 км) і Володимир-Волинський-Хрубещув [26, 13]. У 1981-1985 рр. завершилось будівництво лише однієї лінії Київ-Трипілля, що дало можливість розвантажити напружений Фастівський напрямок і поліпшити рух приміських поїздів. У 1987 р. експлуатаційна довжина залізниць республіки уже складала 22.7 тис. км, тоді як у СРСР – 146,1 тис. км [112, 176].

Значну роль у розвитку залізничної мережі відігравав промисловий залізничний транспорт. Більше 5 тис. промислових підприємств та організацій республіки мали під'їзні шляхи та використовували послуги промислового залізничного транспорту. Розгорнута довжина під'їзних залізничних шляхів складала понад 21 тис. км, на яких було задіяно близько 5,6 тис. локомотивів, понад 47 тис. вагонів і велика кількість вантажно-розвантажувальних засобів і механізмів [111, 8].

Рівень розвитку залізничної мережі багато в чому залежав від її основних показників, серед яких виділялись густота та провізна здатність. Залізнична мережа України мала високу густоту та достатньо складну конфігурацію порівняно з іншими районами СРСР, характерну для економічно розвинутих країн. Так, якщо в 1970 р. у середньому в СРСР на кожні 1000 кв. км. території припадало 6 км залізничних шляхів, то в УРСР – 36,5 км. У середині 1980-х рр. цей показник збільшився і становив 37,6 км (див. Додаток Б).

Найвищу густоту мережі залізниць мали промислові райони Донбасу та Придніпров'я. Ці райони зв'язувались магістралями з центром країни, Поволжям і мали вихід до Чорного та Азовського морів [79, 423]. Найбільша густота мережі була в Донбасі – 60,9 км на 1000 кв. км республіки [49, 200].

З метою захисту залізничного полотна від снігових чи піщаних заносів, а також захисту ліній зв'язку та автоблокування від пошкоджень, Міністерство шляхів сполучення ще в 1950-х рр. почало здійснювати заходи щодо розвитку насаджень лісових захисних доріг вздовж залізниці. Були створені захисні лісонасадження на площі 402 тис. га, з яких: сніго- та піщанозахисних насаджень – на площі 218 тис. га; вітрозахисних та грунтозміцнюючих насаджень – на 164 тис. га, водоохоронних насаджень і озеленення – на 20 тис. га. [239, 5].

Освоєння приросту перевезень на залізницях відбувалося в основному за рахунок реконструкції існуючої мережі, і в меншій мірі – на нових залізничних дорогах. Адже реконструктивні заходи, зазвичай, мали покращувати експлуатаційні та економічні показники роботи залізниць та призводити до зменшення витрат на перевезеннях. За даними Інституту комплексних транспортних проблем при Держплані СРСР, посилення існуючих залізничних ліній на 1 тис. крб. капітальних витрат мало б давати приріст провізної здатності 0,25-0,30 млн. ткм/км, а будівництво нових залізниць – 0,10-

0,15 млн. ткм/км. Тому для освоєння перевезень залізниць більш вигідним було посилення існуючих [47,15].

У першій половині 1950-х рр. процес технічного переозброєння залізничного транспорту стримувався малоекономічною паровою тягою локомотивів. Пропозиції спеціалістів щодо переведення залізниць на нові, більш прогресивні види тяги ігнорувалися керівництвом галузі та держави. Тривали роботи з проектування нових, більш потужних паровозів [112, 53].

У середині 1950-х рр. консерватизму у сфері технологічного прогресу на залізницях був покладений край. З 1956 р. керівництвом держави був взятий курс на докорінну технічну реконструкцію залізничного транспорту [112, 153].

Відзначаючи важливу роль транспорту у здійсненні програми подальшого розвитку народного господарства та економічних зв'язків країни, XXI з'їзд КПРС вказував на те, що для досягнення високих темпів зростання народного господарства, треба розвивати всі види транспорту. Тому за рішенням з'їзду "докорінна технічна реконструкція основних видів транспорту" мала відбутись у найкоротші терміни [67, 173].

Зважаючи на те, що електрифікація залізниць була в змозі забезпечити підвищення пропускної спроможності, економію палива й підвищення економічної ефективності перевезень, ЦК КПРС у 1956 р. прийняв постанову "Про генеральний план електрифікації залізниць". У ній передбачалось протягом 15 років перевести на електричну та тепловозну тягу всі найважливіші напрямки залізниць, а також приміські дільниці всіх великих промислових центрів загальною довжиною 40 тис. км. Отже, було закладено початок реконструкції залізничного транспорту, за якої посилення пропускної та провізної здатності залізниць здійснювалось, головним чином, за рахунок переведення їх на електричну тягу замість малоекономічних

паровозів [61, 16]. З цією метою планувалося збільшити виробництво тепловозів і електровозів, перебудувавши заводи транспортного машинобудування для виробництва нових локомотивів [93, 310]. Одночасно 1956 р. став останнім роком випуску паровозів.

Електрифікація залізниць збільшувала провізну спроможність у 2-3 рази, а переведення на тепловозну тягу – в 1,5-2 рази. Крім того, вона створювала умови використання електроенергії для механізації робіт на залізницях і благоустрою побуту залізничників [93, 310].

Між тим, намічений план по впровадженню нових видів тяги в цілому успішно реалізовувався. Уже в перші роки його виконання було електрифіковано 5 із 6 залізниць – Південно-Західну, Придніпровську, Львівську, Південну й Донецьку. У 1957 р. було здано в експлуатацію нову електрифіковану дільницю Київ-Бровари, розпочався рух на приміській дільниці Харків-Мерефа довжиною 25 км, що поклало початок електрифікації Харківського вузла, розгорнулася робота по електрифікації 2 вантажонапружених магістралей – П’ятихатки-Ясинувата і Бєлгород-Харків-Лозова-Слов’янська [93, 310].

Електрифікація залізниць вимагала надзусиль, але приносила користь не лише транспортній галузі. Наприклад, при облаштуванні дільниці Харків-Мерефа було збудовано 5 тягових підстанцій, організовано 4 дистанції контактного зв’язку, встановлено 900 металевих і 3866 залізобетонних опор, підведено 556 км контактного проводу. Вздовж залізничного полотна ділянки на опорах контактної мережі була встановлена лінія електрифікації напругою у 10 кВ., що забезпечувала постачання електроенергії всім залізничним споживачам дільниці, колгоспам, а також механізацію колійних робіт, резервне живлення лінії автоблокування. По тяговим підстанціям дільниці була передбачена додаткова потужність

трансформаторів 5-10 кВ. для живлення сільськогосподарських споживачів прилеглих районів [295, 57].

Важливе значення для господарства УРСР мало введення у 1956 р. електричної тяги на гірській дільниці Карпати-Лавочне-Мукачево. Це дозволило розв'язати складну проблему, пов'язану з підвищенням пропускної спроможності цієї великої перевалочної дільниці Львівської залізниці. До цього часу вантажними поїздами тут керували за допомогою потроєної, а то й почетвереної тяги з 2-3 ведучими паровозами і одним штовхачем. Після електрифікації вагові норми вантажних поїздів зросли в три рази, а швидкість на вантажних перегонах збільшилась удвічі. Довжина електрифікованих залізниць УРСР у 1958 р. порівняно з 1950 р. збільшилась на 667 км. Якщо в 1950 р. питома вага електрифікованих залізниць УРСР від загальної довжини залізниць республіки становила 0,9%, то в 1956 р. – 1,2%, 1958 р. – 3,8% [93, 311]. Загальна довжина електрифікованих залізничних шляхів збільшилась з 176 км у 1950 р. до 1482 км у 1960 р., тобто в 8,5 раза [112, 154]. До 1960 р. у межах території республіки були електрифіковані такі вантажонапружені ділянки, як Харків-Лозова-Слов'янськ, Бровари-Фастів, Лавочне-Мукачево, П'ятихатки-Нижньодніпровськ, Запоріжжя-Мудрена, довжиною 1500 км, що становило майже 7% загальної протяжності мережі залізниць республіки.

Зміна структур основних видів тяги в свою чергу сприяла збільшенню ваги поїздів і їхнього середньодобового пробігу. У 1960 р. середня вага вантажного поїзду підвищилася на електричній тязі на 99 т. і на тепловозній – на 5 т. По найбільш напружених залізницях, таких як Південна, вага поїзда збільшилася за цей час більш як на 192 т. [93, 312], а на Донецькій, порівняно з 1940 р., зросла на 304 т. [112, 152]. При цьому зросло середньодобове навантаження на Донецькій і Придніпровській залізницях [93, 312]. Покращувалися й інші

показники роботи залізничного транспорту. Так, час знаходження вагону під однією навантажувальною операцією у 1955 р. був зменшений на 6,7 год. порівняно з 1950 р. [112, 151], а його середньодобовий пробіг зріс відповідно на 18,7 км. Тільки за 1957-1960 рр. приріст швидкості вантажних поїздів становив: технічний – 0,6 км/год, дільничний – 0,7 км/год. Швидкості руху пасажирських потягів зростали на 1,6 км на рік [112, 154].

Впровадження електричної й тепловозної тяги на залізничному транспорті стимулювало розвиток сигналізації, автоматики й телемеханіки. На залізницях розширилось спорудження систем автоблокування, електричної централізації, автопостів, диспетчерської централізації, маневрового радіозв'язку. Апаратуру й обладнання для оснащення пристроями автоматики залізниць поставляли великі підприємства – заводи "Транссигнал" (Київ), "Трансзв'язок" (Харків), "Світлофор" (Дніпропетровськ) [112, 157].

Важливим досягненням фахівців було підвищення швидкості руху поїздів. Так, у 1951-1960 рр. середня швидкість вантажного поїзда на дільниці в середньому зросла на 40%, а оборот вантажного вагона зменшився майже на 2 доби (з 7,5 доби у 1950 р. до 5,6 в 1960 р.) [32, 24].

Застосування у залізничному господарстві тепловозів і електровозів позитивно вплинуло на економіку галузі. На залізницях УРСР впроваджувалась прогресивна система електрифікації на змінному струмі промислової частоти (напругою у 25 тис. вольт), при якій приблизно вдвічі скорочувались витрати електроенергії у порівнянні з системою постійного струму, у стільки ж скорочувалась необхідна кількість тягових підстанцій, що дозволяло заощаджувати на експлуатації [32, 24]. Зокрема у 1959-1960 рр. це дозволило зекономити 1 млрд. крб. на експлуатаційних витратах і близько 70 млн. т. вугілля. На електрифікованих мережах республіки загальна

кількість робітників зменшилась на початку 1960 р. майже на 30%, а в окремих професіях (машиніст) – на 60-65% [112, 155].

Такі перші позитивні наслідки впровадження нових видів тяги засвідчили доцільність здійснюваних заходів. Як наслідок, починаючи з 1960-х рр. почали відбуватись більш помітні зрушення у переведенні залізниць на прогресивні види тяги. Якщо у 1950-ті рр. було електрифіковано трохи менше 1,5 тис. залізничних ліній, то протягом 1960-х рр. загальна протяжність таких ділянок зросла більш ніж у 3,5 рази. В подальшому охоплення електрифікацією зросло з 7% у 1960 р. до 24% у 1970 р. від загальної довжини залізниць (див. Додаток В). Так, у 1960 р було завершено будівництво та введено в експлуатацію електрифіковану ділянку Курськ-Лозова [300, 7]. У 1961-1965 рр. вдалося електрифікувати ще 2,2 тис. км залізниць. У кінці 1965 р. загальна протяжність електрифікованих ліній уже складала 3630 км або 17% від загальної протяжності мережі залізниць [32, 21].

Протягом 1966-1970 рр. в УРСР було переведено на електричну тягу 1674 км залізничних ліній. Загалом станом на 1 січня 1971 р. довжина електрифікованих залізничних ліній становила 5327 км, а тих, що обслуговувались тепловозною тягою – 12065 км [32, 22]. Отже, у другій половині 1960-х рр. переведення залізниць на електричну тягу дещо скоротилось. Це пояснювалось обмеженими можливостями промисловості щодо випуску електровозів і тепловозів, а також суттєвою різницею у вартості будівництва та обладнання 1 км головного шляху під електричну та тепловозну тягу [32, 21-24].

Незважаючи на те, що загальна протяжність залізниць у 1970-ті рр. зросла лише на 3,7 %, довжина електрифікованих ліній збільшилась вдвічі [25, 3]. На залізницях, розташованих в межах УРСР, за 1971-1975 рр. було електрифіковано близько 1200 км

вантажонапружених ліній, у тому числі на напрямках: Стрий-Дрогобич-Трускавець, Сімферополь-Севастополь, Основа-Куп'янськ, Львів-Мостика. У результаті електрифікації ділянок Одеса-Колосовка, Помошна-Хирівка та Одеса-Білгород-Дністровський збільшилась пропускна здатність і покращились умови пропуску вагонопотоків на Одесько-Кишинівській залізниці [47, 8].

У 1976-1980 рр. було електрифіковано ще 300 км вантажонапружених дільниць і доведено їх питому вагу до 30,3% від загальної довжини [47, 16]. Загалом у кінці десятої п'ятирічки загальна протяжність електрифікованих залізниць зросла до 7,1 тис. км, а вантажооборот складав 60,4% від усього вантажообороту залізничного транспорту республіки [66, 16]. За роки одинадцятої п'ятирічки було електрифіковано ще 550 км [26, 13].

Вагомим досягненням було й те, що здійснювалась як електрифікація окремих дільниць залізниць, так і переведення на електричну тягу цілих напрямків, магістралей великої протяжності. На території УРСР були повністю електрифіковані магістралі: Москва-Донбас, Донбас-Сизрань, Криворіжжя-Львів, Донбас-Криворіжжя, Москва-Київ-Чоп, Львів-Чоп, Донбас-Київ-Львів. Лінія Київ-Чоп-Прага стала першою транс'європейською електрифікованою магістраллю, що значно розширила сферу дії залізниць у міждержавних сполученнях [112, 177].

Високі темпи у процесі здійснення електрифікації в республіці вдалося досягти завдяки активній участі промислових підприємств Запоріжжя, Харківщини, Львівщини, Дніпропетровщини та Київщини. Тут вироблялася велика кількість приладів, апаратів, конструкцій і матеріалів. В УРСР були також потужні будівельні організації Міністерства транспортного будівництва, які накопичили великий досвід електрифікації залізниць. Так, колектив тресту "Південтрансбуд" достроково завершив електрифікацію багатьох

дільниць Південної магістралі, а будівельники й монтажники тресту “Південзахідтрансбуд” успішно здійснили електрифікацію гірської лінії Лавочне-Мукачеве й приміських дільниць Київського залізничного вузла [103, 17].

Крім впровадження електрифікації активно відбувався й перехід на тепловозну тягу. Зокрема у 1965 р. тепловозна тяга застосовувалась на 8625 км залізничних ліній [32, 21]. Переведення на тепловозну тягу здійснювалось навіть значно швидшими темпами, ніж електрифікація. Якщо в 1940-1960 рр. на електричну тягу в Україні було переведено 1,5 тис. км, а на тепловозну 0,8 тис. км., то в 1961-1985 рр. – 7,6 тис. км і 15,7 тис. км відповідно (див. Додаток Ґ). Частка електрифікованих залізниць зросла з 7,1% у 1960 р. до 33,5% у 1985 р., оснащених тепловозною тягою – відповідно з 3,8% до 66,5% [112, 176]. Уже у 1970 р. 97,1% вантажообороту залізничного транспорту виконувалось на лініях, що були переведені на нові види тяги (див. Додаток Д). У результаті реконструкції тяги на залізницях України на початку 1980-х рр. електровозами та тепловозами виконувалось 100% вантажообороту [66, 16].

Реконструкція тяги призвела до поліпшення експлуатаційних показників у роботі залізничного транспорту в цілому. Середня вага вантажного поїзда на залізницях України по всіх видах тяги зросла більш як на 400 т, причому середня вага поїзда на електротязі у 1965 р. була більше, ніж при паровій на 959 т, а при тепловій тязі – на 777 т. Нові види тяги дозволили збільшити середньодобовий пробіг локомотивів. Простої електровозів і тепловозів з технічних потреб стали меншими, ніж у паровозів, а швидкість значно зросла. У свою чергу, це допомогло збільшити довжину тягових плечей і зменшити кількість депо, що сприяло зростанню добових пробігів локомотивів. Кожна пара поїздів, додатково введена в графік, завдяки збільшенню

швидкості руху давала можливість зекономити до 1,5 тис. крб. на 1 км шляху щорічно [79, 424].

Вже на початку 1970-х рр. у результаті впровадження електрифікації залізниць вдалося знизити собівартість перевезень на 25-30% [32, 23]. Загалом впровадження електричної тяги поїздів на вантажонапружених лініях забезпечило значне зниження експлуатаційних витрат і швидку окупність здійснених будівельно-монтажних робіт.

У 1960-1980-ті рр. нарощування провізної здатності залізниць також відбувалося за рахунок будівництва других колій та двопутних вставок. Зокрема, протягом 1961-1970-х рр. в УРСР було укладено 888 км других головних колій і двоколійних вставок [112, 177]. За період 1971-1975 рр. було побудовано додатково 926 км других колій та двохпутних вставок на ділянках: Основа-Куп'янськ, Кривий Ріг-Апостолово, Бурти-Користовка [47, 8]. Від загальної довжини головних шляхів, побудованих під час десятої п'ятирічки 71,4% складали другі колії та двопутні вставки й лише 28,6% – нові залізничні лінії [47, 16].

Всього за період 1971-1985 рр. було побудовано лише 340 км нових ліній, тоді як додаткових головних шляхів – 1643 км [92, 5]. Експлуатаційна довжина двопутних та багатопутних шляхів у кінці 1985 р. складала понад 33% [81, 5]. У результаті пропускна спроможність залізничних ліній зросла в 1,5-4 рази, поліпшилися якісні показники роботи, збільшилась швидкість руху пасажирських і вантажних потягів [112, 177].

Для збільшення пропускної спроможності, підвищення швидкості, покращення безпеки руху поїздів і підвищення продуктивності праці важливе значення мало оснащення ліній приладами автоблокування та диспетчерської централізації. Інакше кажучи, впроваджувалася автоматизація регулювання руху поїздів і

управління стрілками та сигналізації, а також автоматизація процесу формування вантажних поїздів [32, 24].

У 1960-ті рр. було впроваджено автоблокування на 2475 км ліній і диспетчерську централізацію на 915 км [11, 15]. Заслуговувало на увагу те, що в 1966 р. лише на ділянці Коростень-Новоград-Волинський-Житомир 43 вантажонапружених переїзди були оснащені автомобільною переїзною сигналізацією, у тому числі 7 – з електрошлагбаумами, 7 – з автошлакбаумами, 8 – оповіщувальною сигналізацією [306, 82]. Впродовж семирічки 4345 км стрілочних переводів було обладнано електричною сигналізацією [79, 425].

На початку 1970-х років у експлуатації залізниць перебувало 5,1 тис. км ліній, обладнаних автоблокуванням, 1,1 тис. км – диспетчерською централізацією, а також близько 15 тис. стрілочних переводів, обладнаних електричною централізацією [11, 16]. За період 1971-1975 рр. цими приладами було оснащено ще майже 1600 км залізничних ліній. Частка дільниць, які були модернізовані пристроями автоблокування та диспетчерською централізацією на початку 1980-х рр. становила 45,7% [47, 8-16], а в кінці 1985 р. зросла до 57% від загальної експлуатаційної довжини залізниць [81, 5].

Завдяки застосуванню автоматики й телемеханіки та вдосконаленню зв’язку на залізницях скоротились інтервали руху на вантажонапружених напрямках, підвищилася їх пропускна спроможність. Диспетчерська централізація дозволила здійснювати підготовку маршрутів за попередньо заданою програмою з використанням закодованої інформації про номери поїздів. Використання засобів зв’язку централізації й автоблокування в поєднанні з електронікою допомагало ефективно вирішувати проблему керування рухом поїздів [112, 180].

У подальшому також вдосконалювався рухомий склад залізниць: зростала потужність тягових засобів (локомотивів),

вантажопідйомність вагонів, фізично застаріла техніка змінювалася на сучасну. Справжня науково-технічна революція на залізниці була пов'язана із заміною паровозів більш економічними та потужними локомотивами – електро- та тепловозами, пристосованими для керування великовантажними поїздами.

Вже з середини 1950-х рр. згідно програми розвитку залізничного машинобудування та транспорту планувалося розширити виробництво електровозів і тепловозів, згорнути випуск магістральних паровозів. При цьому заміні паровозів електровозами та тепловозами сприяли заходи з уніфікації деталей, вузлів, агрегатів, внутрішньогалузевої спеціалізації [112, 152]. Були розроблені та стали випускатися нові серії тепловозів: ТЕ-10, 2ТЕ-10, ТЕП-60, ТЕ-30, ТГ-102, ТГ-106, ТГП-50, які відрізнялися більшою потужністю, меншою вагою, питомою витратою палива та вищим коефіцієнтом корисної дії [112, 164]. Саме ж виробництво тепловозів збільшилось з 134 у 1955 р. до 1142 у 1960 р., а електровозів – з 194 до 396 [112, 160].

Якісним змінам у тепловозобудуванні сприяла кооперація й розвиток виробничих зв'язків між локомотивобудівними та машинобудівними заводами. Наприклад, Харківський завод транспортного машинобудування ім. В.Малишева поставляв дизельні двигуни та допомагав освоювати випуск тепловозів Ворошиловградському (Луганському) тепловозобудівному заводу [112, 164].

У 1960-1970-ті рр. у локомотивному парку країни зростала частка потужних електровозів ВЛ-8, ВЛ-10, ВЛ-80, а також тепловозів потужністю 6000 к.с. У 1980-х рр. залізничники почали одержувати тепловози нового покоління, оснащені електронікою та потужними дизельними двигунами [112, 173].

Оновлення транспортного парку відбувалось швидкими темпами, про що свідчили тогочасні статистичні дані. Якщо у 1960 р. лише

18,7% вантажообороту у республіці здійснювалось електро- та тепловозами, то у 1965 р. – 85% [112, 172]. У цей же час відбувалась заміна локомотивів, спрямована на збільшення їх потужності на одиницю маси поїзду: вантажних – на 42%, пасажирських – на 55%. При цьому середня вантажопідйомність вагонного парку підвищилась більш ніж на 10 т [92, 5].

Починаючи з дев'ятої п'ятирічки, машинобудівна промисловість поставляла транспорту 8-вісні електровози на постійному струмі, нові магістральні й маневрові тепловози (в яких питома вага палива була на 10-12% менша, ніж у попередніх), а також тепловози потужністю 6000 к.с. [112, 172]. Наприкінці 1975 р. на залізницях республіки електровозами та тепловозами виконувалось 99,9% усього вантажообігу.

Швидкий темп модернізації залізничного транспорту сприяв тому, що УРСР стала найбільшим союзним центром (монополістом) виробництва рухомого складу для залізниць. Питома вага українських тепловозів від їхнього випуску в СРСР у 1965 р. становила 96,7%, а вагонів – 45,8% [112, 165]. У 1974 р. на підприємствах промислового залізничного транспорту Мінавтортансу УРСР питома вага тепловозів у загальному парку локомотивів становила 93% [348, 139]. З часом, у 1980-х рр., залізничники почали одержувати тепловози нового покоління, оснащені електронікою та потужнішими дизельними двигунами [112, 173]. Завдяки цьому підвищилась швидкість руху поїздів і прискорився оборот вагонів [40, 93]. Лідерами вітчизняного тепловозобудування в ці роки були Луганський тепловозобудівний завод і Харківський завод транспортного машинобудування ім. В.О. Малишева [112, 174].

Крім розвитку машинобудування значна увага приділялася вагонному парку залізниць. Результатом цього стало поліпшення структури вагонів. Розпочалась розробка та серійне виробництво

нових, більш досконалих вагонів: з дахом, що відкривався, торцевими та боковими дверима, з відкидними люками для перевезень великих і великогабаритних вантажів [112, 165]. Лише за роки семирічки на зміну старотипним двохосьовим вагонам прийшли чотирьох- та шестивісні великовантажного типу [79, 425].

У 1961 р. 90% вагонного парку припадало на частку великовантажних 4-осних вагонів. Поряд з оновленням вагонного парку успішно здійснювалася й модернізація експлуатованих вагонів. У 1957 р. було завершено переведення всього вагонного парку на автозчіплення, що дозволило покращити використання рухомого складу: більш повне використання тягової сили, підвищення швидкості, безпеки руху, скорочення витрат праці на маневрову роботу.

Сприятливо позначились на модернізації вагонів й інші технічні нововведення. Для прикладу, в 1960-х рр. у вагонному депо Ковель уперше була розроблена й впроваджена конвеєрна система ремонту напіввагонів. З 1966 р. у роботі вагонних депо приступили до впровадження передових технологій ремонту вагонів за методом депо Москви, що дозволило механізувати працю робітників депо на 80% [313, 81]. З метою покращення якості ремонту напіввагонів у другій половині 1970-х рр. на залізниці України надійшли 7 вагоноремонтних машин типу “Донбас” і 24 вагоноремонтні установки типу Р4 [195, 31].

На початку 1970-х рр. уже весь вантажний парк вагонів складався з 4-х, 6-ти і 8-мивісних вагонів, які було обладнано автоматичними зчепленнями та вдосконаленими гальмами [79, 425]. Центрами вітчизняного вагонобудування були Крюківський і Дніпродзержинський вагонобудівні заводи, які спеціалізувалися на виготовлені вантажних вагонів різного призначення.

Наприкінці 1970-х рр. парк залізниці значно поповнився і навіть перевищив встановлену норму. Крім того, був створений резерв у розмірі 3,3 тис. напіввагонів і 9,1 тис. критих вагонів [201, 6]. Зважаючи на це, в середині 1980-х рр. був заборонений капітальний ремонт вагонів у процесі всього терміну служби [81, 7].

Вантажі, які потребували спеціальних умов транспортації, перевозилися в особливих рухомих чергах. Водночас з'явились вагони для перевезень великої рогатої та малої худоби, птиці, фуражу, живої риби в міста. Збільшувалась кількість спеціальних напіввагонів (для перевезення сипких вантажів), критих вагонів типу "хопер" і цистерн [112, 165-174]. З метою належного зберігання окремих вантажів їхнє перевезення здійснювалося у рефрижераторних вагонах, секціях, поїздах із машинним охолодженням і електроопаленням [32, 24].

У 1980-х рр. транспорт поповнився універсальними критими вагонами, спеціалізованими вагонами для перевезення цементу та мінеральних добрив і контейнерами, що дозволяло скоротити загальні втрати при перевезеннях [65, 12]. На початку XII п'ятирічки питома вага спеціалізованих вантажних вагонів у інвентарному парку складала вже 15% [81, 7].

Значно оновився й сам парк пасажирських вагонів. Уже в повоєнний період відбулося покращення стану пасажирських поїздів, які були оснащені динамомашинами для поліпшення електроосвітлення та радіоустановками [33, 49].

Протягом 1950-х рр. пасажирський вагонний парк було переведено на чотиривісні суцільнометалеві вагони довжиною 20 м., конструкційна швидкість яких досягала 200 км/год, а устаткування забезпечувало більше зручностей для пасажирів [112, 174]. У складі пасажирського парку значно збільшилась кількість купейних вагонів. Поставки пасажирських вагонів постійно зростали. У 1968-1972 рр. лише Одесько-Кишинівська залізниця отримала по централізованим

поставкам 322 цільнометалевих вагони нових конструкцій. Таке поповнення парку дозволило на початку 1974 р. повністю вилучити з приміських поїздів теплової тяги старотипні вагони з дерев'яними кузовами [351, 35].

У процесі здійснення комплексного розвитку залізничного транспорту важливу роль відігравали роботи з подовження приймально-відправних шляхів, реконструкції сортувальних, дільничних і вантажних станцій. У цьому напрямку здійснювалась подальша концентрація вантажних робіт на опорних вантажних станціях, впроваджувались заходи з розвитку контейнерно-пакетних перевезень, підвищення рівня механізації вантажно-розвантажувальних і перевантажувальних робіт [47, 16].

У 1960-1980 рр. тривав інтенсивний процес концентрації виробництва на залізницях. Це позначилося насамперед на підвищенні вантажо- та пасажиронапруженості мережі. Так, на залізницях здійснювалося укрупнення станційного господарства. Лише протягом 1960-1975 рр. було закрито 2000 малодіяльних вантажних станцій, що дозволило зекономити понад 5 млн. крб. на рік і збільшити пропускну спроможність дільниць. Вантажообіг у середньому на одну станцію майже подвоївся [112, 179].

Концентрація вантажних робіт на великих опорних станціях створювала сприятливіші умови для підвищення рівня механізації. У результаті здійснених заходів рівень механізації вантажно-розвантажувальних робіт зріс з 86% у 1970 р. до 91% у 1974 р., у тому числі на підприємствах промислового транспорту з 78,3% у 1970 р. до 90% у 1974 р. [348, 140]. У 1985 р. цей показник досяг 96% [112, 180].

Залізниці республіки успішно проводили операції з переробки вантажопотоків і обслуговування пасажирів. Більш як 1650 залізничних станцій республіки здійснювали вантажні операції [114,

132]. Сортувальні станції переробляли понад 124 тис. вагонів за добу, а найбільш потужні з них – до 8 тис. вагонів кожна [81, 6].

Під час одинадцятої п’ятирічки було розроблено й впроваджено автоматизоване управління роботою сортувальних станцій Ясинувата, Дарниця, Нижньодніпровськ. За допомогою цих систем на сортувальній гірці в машину вводили дані щодо формування поїздів за певними напрямками. Остання керувала роботою стрілок, спрямовувала вагони в потрібну колію згідно з призначенням вантажів. Проте повного комплексу автоматизованої системи управління залізничним рухом у 1980-х рр. створено не було [112, 181].

В цілому заходи з технічної реконструкції дали свій позитивний результат, адже якщо експлуатаційна довжина мережі залізниць, розташованих у регіоні, з 1960 р. по 1983 р. збільшилась із 21,2 до 22,6 тис. км, а відправлення вантажів у вказаний період зросло з 504 до 1009 млн. т., тобто вдвічі. Це свідчило про суттєве збільшення вантажообороту станцій і відповідне зростання вантажонапруженості усієї залізничної мережі [50, 3].

Роботи по збільшенню потужності доріг, що здійснювалось в основному за рахунок переходу на нові види тяги та впровадження нової техніки, дозволили підвищити пропускну здатність ділянок у середньому на 21%, а провізну здатність – на 38% [92, 5]. Завдяки цьому значно підвищилась швидкість руху, ваги поїздів, вантажопідйомність вагонного парку, автоматизація управління, поліпшились умови праці. Між тим, було досягнуто значної економії палива, скоротилися експлуатаційні витрати на вагони.

Резервом збільшення провізних спроможностей залізничних ліній вважалося підвищення статичного навантаження на вагон – більш повне використання вантажопідйомності та оборот рухомого складу. Вже у перші роки семирічки після початку активної реконструкції

залізничного транспорту ці показники помітно покращилися (див. Додаток Е). Лише протягом 1956-1958 рр. середня вага вантажного поїзда зросла від 7,1 % на Придніпровській залізниці до 11,6 % на Львівській. З 1960 р. по 1970 р. на залізницях республіки середня вага вантажного поїзду збільшилась ще на 27%, а їх дільнична швидкість зросла на 17%. На Донецькій, Придніпровській, Південно-Західній залізницях прискорилось обертання вагону. Частка прогресивних видів тяги в загальному вантажообігу залізниць республіки в 1970 р. становила 97,1%, з яких 54,1% припадало на електровози [114, 131]. Все це дозволило збільшити вагу вантажного поїзду в 1980 р. ще приблизно на 10% у порівнянні з 1970 р. [66, 16].

У 1980-ті рр. приріст перевезень відбувався насамперед за рахунок підвищення середньої ваги вантажного поїзда. Цьому сприяло ущільнення навантаження та повне використання вагонів понад встановлену норму їх навантаження. Наприклад, у 1964 р. 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 [26, 13]. В цьому ж році на Львівській залізниці було розроблено й впроваджено близько 140 прогресивних місцевих технічних норм і умов по завантаженню з вивільненням для додаткових перевезень 1800 вагонів [26, 13]. За рахунок зростання ваги поїздів вдалось освоїти більшу частину приросту вантажообігу. Кращі машиністи керували поїздами вагою 4-5 тис. т. (середня вага 3 тис. т.), які були подовжені до двох і більше кілометрів на високих швидкостях [112, 180].

Підвищення ваги та швидкості руху поїздів на основі більш потужних і важких локомотивів та великовантажних вагонів вимагало реконструкції всього шляхового господарства. Економічність і надійність верхньої будови колії багато в чому залежала й від типу та

кількості шпал. Більше 100 років на залізницях застосовувались дерев'яні шпали, які витримували 4-5 років експлуатації при інтенсивному русі. У 1965 р. залізниці УРСР потребували більше 10 млн. дерев'яних шпал (на суму 45 млн. крб.). Проте такі шляхи з піщаною основою й легкі рейки не витримували великого навантаження та стали гальмом для дальшого підвищення швидкостей.

З 1956 р. в УРСР на основі технології, розробленої Київським заводом залізобетонних шпал, розпочалося виготовлення залізобетонних шпал, які згодом стали стандартом для залізниць всієї країни. На заміну старим стальним рейкам прийшли так звані «важкі рейки» – 50,60,75 кг/пог. м. [79, 425]. Незважаючи на те, що одна залізобетонна шпала коштувала в 1,5 рази дорожче дерев'яної (6-7 крб.), термін її експлуатації був у 10 разів довший. Звідси мала місце економія коштів, матеріалів, праці, а головне – зростала надійність залізничного шляху.

Продовженню терміну служби шпал, укріпленню колії й загалом підвищенню швидкості та безпеки руху поїздів сприяло застосування щебеню і гравію у верхній будові залізничного полотна. Рейки почали укладати на щебеневу основу. Три чверті залізничних колій від загальної довжини залізниць УРСР було покладено у 1965 р. на щебінь та гравій. До 1970 р. така основа мала з'явитися на всіх головних магістралях України. У зв'язку з цим значно підвищився рівень механізації ремонтних шляхових робіт. На допомогу ремонтним бригадам прийшли такі вітчизняні машини, як електробаластер, струг, щебенеочисна та шпалопідбійна машини, поїзди з вагонами хоппер-дозаторами. Таке поповнення техніки, зокрема в 1958-1965 рр., дозволило підвищити рівень механізації шляхових робіт при капітальному ремонті майже вдвічі [112, 168].

У зв’язку зі зростанням швидкостей руху важливого значення набувало завдання створення безстикових колій, які забезпечували плавний рух поїздів. На напрямках Київ-Здолбунів, Київ-Тетерів, Коростень-Шепетівка був виконаний значний обсяг робіт по створенню таких шляхів [79, 425]. Такі безстикові шляхи на залізобетонних шпалах допускали рух поїздів зі швидкістю 200 км/год. [32, 24]. За період 1968-1972 рр. на 1734 км головних шляхів Південно-Західної залізниці були виконані роботи з реконструкції та посилення верхньої будови шляхів, що дозволило підвищити маршрутну швидкість пасажирських потягів на 3,79 км/год. та приміських – на 4,68 км/год. [351, 34].

Для підтримки залізничної мережі республіки щорічно витрачалися значні кошти. Наприклад, лише в 1970-ті рр. у розвиток матеріально-технічної бази залізниць УРСР вкладалося щорічно близько 200 млн. крб. [40, 308].

Широкого поширення набули нові форми залучення працівників до участі у виробничому житті та популяризація новаторства. У 1960-х рр. інженерні та технічні кадри спеціалістів активно залучались до роботи в громадсько-конструкторських бюро. Зокрема в 1966 р. на Південній залізниці діяло 87 громадсько-конструкторських бюро та 465 комплексно-творчих бригад, які охоплювали 2918 фахівців – інженерів, техніків і новаторів виробництва. Ними було розроблено та впроваджено 3444 раціоналізаторські пропозиції з економічним ефектом у 1500 тис. крб. [314, 35]. Плідно діяли також групи економічного аналізу, які не лише допомагали виявляти втрати виробництва, але й вносили свої пропозиції з їх усунення. Наприклад, громадсько-конструкторське бюро електровозного депо “Жовтень”, до якого входило 47 осіб, розробило та впровадило на практиці 310 раціоналізаторських пропозицій і 10 винаходів з економічним ефектом у 89 тис. крб. [314, 35]. Кращими громадсько-

конструкторськими бюро були визнані бюро у Запорізькій і Нижньодніпровськ-Узловській дистанціях сигналізації та зв'язку, локомотивному депо Нижньодніпровський вузол, вагонному депо Джанкой [306, 69].

Удосконалюючи технологію ремонту шляху, головний інженер Полтавського відділення дороги Ф. Мякушко спільно з начальником відділу шляху М. Матвієнком, начальником Полтавської дистанції шляху І. Коломійцем й іншими інженерами розробили графік застосування великих "вікон". Згідно нього за 5 годин було відремонтовано 14,8 км шляхів і отримано економічний ефект у 28,3 тис. крб. [314, 36].

Членами громадсько-конструкторських бюро залізниць проводилась значна робота по впровадженню на підприємствах наукової організації праці, нових технологічних процесів, автоматизації та механізації виробничих процесів і використанні прогресивного досвіду інших підприємств. На залізницях працювали науково-дослідні інститути на громадських засадах. Наприклад, працівники вказаної установи при Південній залізниці у 1966 р. розробляли 52 теми, економічний ефект від впровадження яких склав 1,8 млн. крб. [314, 36].

Поступово розгортали свою діяльність громадські бюро нормування. Так, на Південній залізниці у 1966 р. понад 500 інженерів і техніків працювали в 75 громадських бюро нормування. Завдяки їхнім ініціативам на підприємствах залізниці було переглянуто 2,5 тис. норм, що дало економії до 200 тис. нормогодин [314, 36].

У розвитку творчої ініціативи з пошуку шляхів збільшення пропускної та провізної здатності, автоматизації та механізації трудомістких робіт і здешевлення собівартості перевезень важливе значення відігравало проведення галузевих конференцій, семінарів,

громадських оглядів і нарад раціоналізаторів і винахідників [302, 69]. Найбільшого розмаху отримав рух раціоналізаторів у період проведення огляду масового надходження та впровадження винаходів і раціоналізаторських пропозицій, оголошеного Міністром шляхів сполучення у березні-квітні 1962 р. За результатами огляду конкурсна комісія МШС присудила Придніпровській залізниці другу грошову премію у розмірі 750 крб. Крім цього також проводились конкурси на кращі раціоналізаторські пропозиції з автоматизації та механізації процесів, економії матеріалів, палива й електроенергії, кращого використання обладнання та виробничих потужностей [306, 70-71]. Наприклад, на Придніпровську залізницю у 1962 р. надійшло 6700 пропозицій, з яких було впроваджено 5412, а економічний ефект від реалізації склав 2616 тис. крб. [306, 3].

Часто впровадження нових пропозицій не потребували додаткового інвестування. Так, новатори станції Одеса-Пересип – маневровий диспетчер Пашковський та укладач графіку руху поїздів поїздів Солобай – рекомендували обладнати свою ділянку гучномовним зв’язком, що дозволяло поєднувати операції по здійсненню маневрів із відправленням і пропуском поїздів, тобто збільшувати вагонообіг [284, 54].

На всіх відділеннях залізниць проводились економічні конференції та наради з питань виявлення резервів покращення господарської і фінансової діяльності. До співпраці залучалися й керівники підприємств, які на спеціальних нарадах обговорювали питання підвищення продуктивності праці, зниження собівартості перевезень, скорочення витрат по фонду заробітної плати [306, 70].

Підсумовуючи вище викладене, можна зазначити, що інфраструктура залізничного транспорту УРСР у другій половині 1950-х–1980-х рр. характеризувалась швидкими темпами розвитку. Завершилось формування залізничної мережі, густота якої значно

випереджала загальносоюзні показники. Завдяки проведенню технічної реконструкції вдалося значно підвищити провізну спроможність залізниць. Розроблялися заходи по науково-технічним проблемам, пов'язаних із удосконаленням технології й організації перевезень, концентрацією виробництва, впровадженням нових видів тяги на залізничному транспорті, потужно розвивалось залізничне машинобудування. Модернізація залізничного транспорту республіки дозволила сформувати потужну матеріально-виробничу базу галузі, якою Україна користується й у сучасний період.

2.3. Труднощі технічної реконструкції галузі

Утвердження якісно нового етапу в розвитку виробничої сфери залізничного транспорту розпочалося у середині 1950-х рр. Такі зміни насамперед були пов'язані з посиленням матеріально-технічної бази галузі та здійсненням технічної реконструкції. Проте швидкі темпи розвитку залізничної інфраструктури не були однозначними.

Вже у 1960-х рр. тодішній секретар ЦК КПУ П. Шелест відзначав, що темпи посилення провізної здатності залізниць значно відставали від темпів розвитку економіки республіки, що призводило до незадовільного забезпечення потреб підприємств і сільського господарства в перевезеннях [181, 7].

Загалом у процесі технічного переоснащення транспорту в умовах радянської економічної системи проявились наступні проблеми: недостатня ефективність заходів впровадження нової техніки та технологій через відсутність необхідної комплексності та науково обґрунтованих програм при їх втіленні, порушення пропорцій розвитку постійних приладів і транспортних засобів. Співвідношення останніх становило на залізничному транспорті 60% і 40%, тоді як

було потрібно 67% і 33%. Таким чином, порушувались пропорції між простим і розширеним відтворенням основних виробничих фондів, що призвело до накопичення на транспорті великої кількості зношеної техніки [92, 9].

У ході технічної реконструкції галузі також проявились й інші недоліки. По-перше, погіршення утримання фондів призвело до зниження експлуатаційної якості роботи транспортного комплексу, що було пов’язано з недостатніми темпами їхнього оновлення та поповнення та зі значним відставанням розвитку ремонтної бази від сучасних вимог науково-технічного прогресу. Так, станом на 1 січня 1987 р. у експлуатації на залізничному транспорті знаходились основні виробничі фонди з вичерпаними амортизаційними термінами – 8% від наявних основних фондів. По-друге, мали місце на практиці недостатні темпи механізації трудомістких процесів і скорочення застосування ручної праці: на залізничному транспорті було зайнято ручною працею понад 69,5% від усіх робітників транспортного комплексу, тоді як на автомобільному – 21%. До того ж на вантажно-розвантажувальних роботах було зайнято понад 602 тис. чол., у тому числі 292 тис. чол. ручною працею. По третє, розвиток автоматизованих систем управління перевізним процесом і прогресивних технологічних процесів переробки вантажів був недостатньо широким [92, 10]. Наявність зайвої, але технічно ненадійної мережі залізниць, тільки створювало видимість масштабності їхньої пропускної і провізної спроможності. Насправді ж експлуатація застарілої верхньої будови колії не тільки відволікала величезні ресурси (трудові, матеріальні, енергетичні, фінансові) на їхній ремонт і утримання, але й негативно впливала на рівень продуктивності й ефективності використання нової техніки та усієї роботи залізничного транспорту.

Проблеми в розвитку матеріально-технічної бази залізничного транспорту розпочались вже на етапі його становлення – здійснення будівництва та фінансового забезпечення. Яскравим прикладом був той факт, що із загальної суми невикористаних коштів понад 60% припадало саме на залізничний транспорт. Вже на стадії будівництва залізнична галузь зустріла чимало перешкод. Основні причини невиконання плану будівельно-монтажних робіт підрядними будівельними організаціями були: слабкий розвиток матеріально-технічної бази й власної будівельної індустрії, несвоєчасна та неповна реалізація матеріальних фондів, відсутність ритмічності роботи протягом року, неякісне та несвоєчасне надання проектно-кошторисної документації [66, 11]. Фактично галузь не встигала закінчувати нове будівництво, як потребувала нового.

У цілому на залізничному транспорті за період 1970-1985 рр. коефіцієнт придатності основних фондів навіть знизився: з 71,1% до 65,2% [92, 10]. Ситуація ускладнювалась тим, що вже з кінця 1960-х рр. інтенсивне зростання вантажообороту залізниць при зниженні темпів будівництва нових ліній, других головних шляхів та двохпутних вставок викликало зростання вантажонапруженості на окремих важливих напрямках, зокрема на виходах з Донбасу та Придніпров’я на Захід і Центр.

Отже, завантаження мережі по напрямкам було нерівномірним. При цьому значна частина двопутних ліній була недовантажена – густота вантажопотоків на них становила не більше 10 млн. т/км в одному напрямку. Натомість окремі ділянки мережі, протяжність яких складала приблизно 8% від загальної експлуатаційної довжини доріг, були перевантажені [66, 12]. Так, на початку 1970-х рр. середня вантажонапруженість залізничних доріг республіки складала понад 17,2 млн.ткм/км, а на 2,6 тис. км головних напрямів – перевищила 80 млн. ткм/км [32, 22]. На окремих дільницях і напрямках

завантаженість навіть перевищувала економічно доцільні рівні або перебувала на їх межі, а на інших досягала навіть технічних меж. За таких умов залізниці потребували виконання перевезень з обходами, які збільшували тонно-кілометражну роботу та транспортні витрати.

Використовувалися для перевезень й інші важливі міжрайонні магістралі, які були одноколійними або мали у своєму складі одноколійні дільниці. Внаслідок їхньої недостатньої технічної оснащеності не було можливості ефективно використовувати ряд залізничних ліній, паралельних перевантаженим одноколійним магістралям. Слабкими ланками сітки також були окремі двоколійні дільниці на підходах до великих морських портів Азово-Чорноморського басейну, де наявність резервів пропускної та провізної спроможності відігравала особливо важливе значення [11, 16].

Таким чином, рівень розвитку сітки залізниць у межах УРСР не можна було вважати задовільним, що стало прямим результатом прорахунків у сфері управління галуззю та недостатнім впровадженням досягнень науково-технічного прогресу. Поряд із суттєвими змінами та зростанням кількісних показників, темпи розвитку й технічної реконструкції шляхового господарства залізниць, оснащення їх більш досконалими засобами зв’язку та покращення управління процесом перевезень залишались недостатніми.

Насамперед недостатньою була частка других головних колій і двоколійних вставок – ефективних засобів збільшення пропускної та перевізної спроможності залізниць. Та й розвиток формування великовагових поїздів стримувався саме відставанням у нарощуванні довжини станційних колій [112, 181].

Негативно впливав на роботу залізниць загальний незадовільний стан колійного господарства. Наприкінці 1960-х рр. на дистанціях шляхів рівень механізації трудомістких робіт складав при

капітальному ремонті шляху 69,4%, середньому – 57%, при поточному утриманні – 25,5% [315, 130].

Через недопостачання нових рельс і шпал порушувалися терміни ремонту залізничного полотна. Наприклад, у другій половині 1970-х рр. понад 5 тис. км. головних шляхів не були вчасно відремонтовані. З цієї причини в 210 місцях вводилися постійні обмеження швидкості руху [198, 4]. Більш того, у 1987 р. 20% колій були зношені вище припустимої норми, випрацювали свій ресурс і не відповідали умовам експлуатації [217, 7], [112, 199]. Особливо це було характерно для вантажонапружених магістралей Донецької та Придніпровської залізниць. Про серйозність ситуації свідчили й прямі звернення секретаря ЦК КПУ А. Титаренко у вересні 1988 р. до Міністра шляхів сполучення Н.С. Конарева, в яких зазначалось, що потреба в поставках нових рельс задовольнялася лише на 75-80%, а виділені фонди часто реалізовувалися несвоєчасно [219, 23]. Так, протягом 5 місяців 1987 р. МШС недоотримало 76 км нових рельс і 120 комплектів стрілочних переводів [217, 6].

Негативно позначилось на стані залізниць зростання частки довжини головних шляхів, на яких й самі рейки відпрацювали свій ресурс. Наприкінці 1980-х рр. у експлуатації залізниць знаходились близько 8 тис. дефектних стрілочних переводів і понад 8 тис. хрестовин [198, 4]. Загалом цей показник перевищував 16%, з яких частка дефектних стрілочних переводів становила понад 10%, а дефектних дерев'яних шпал – 12% [112, 196].

Схожі проблеми були характерні й для промислового залізничного транспорту. Так, за даними Українського транспортного об'єднання "Промзалізничнотранс" станом на 1981 р. на залізничних шляхах було 109,2 км дефектних рельс і 208,9 тис. шт. дефектних дерев'яних шпал [493, 57].

Труднощі в розвитку шляхового господарства також впливали на підвищення аварійності залізниць. Аналіз безпеки перевезень, проведений дослідником А. Хахлюком, показував, що 50% всіх аварій припадало на шляхове господарство. Причиною цього були: 30-35 % – злам рейки й 40-45% – несправність колій і стрілочних переводів. Така статистика обумовлювалась зниженням технічного рівня колійного шляху через недопостачання матеріалів верхньої будови, насамперед рейок, шпал, стрілочних переводів [112, 196]. Для прикладу, 6 листопада 1966 р. на 51 км дільниці Козятин-Погреблин Південно-Західної залізниці внаслідок зламу рельс сталася аварія вантажного поїзду, в якій було тяжко травмовано 10 людей, пошкоджено паровоз, 12 вагонів, 125 метрів колій і частину вантажу. Однак й тут провину було покладено на дорожнього майстра, який “не подбав про своєчасне оздоровлення колій” [172, 73]. У другій половині 1980-х рр. щорічно через незадовільний стан верхньої будови шляхів відбувалося понад 960 аварій на залізницях України [219, 17].

Загалом, у 1988 р. на залізницях УРСР 26% шляхів використовувались із простроченим капітальним ремонтом, оскільки коштів на “оздоровлення” колій не вистачало. Цього ж року було заплановано та відремонтовано 2050 км шляхів при потребі у 6 тис. км. Та й навіть при укладанні колій порушувалася технологія – замість 2 год. витрачали 20 хв. [219, 18].

Незважаючи на достатньо високе технічне оснащення залізничних ліній і станцій, недостатня увага приділялася широкому впровадженню передових технологій, доцільному використанню транспортних засобів, окремих його ланок. Рівень технічного оснащення шляхового господарства можна було простежити за якістю рельс. Наприклад, укладка термічно оброблених рельс, особливо на вантажонапружених лініях і ділянках зі складним профілем і планом

шляху, підвищувало швидкість руху поїздів і безпеку, скорочувало витрати на утримання шляхів. Тому невиконання планів через недопостачання рельс промисловістю негативно вплинуло на техніко-економічні показники роботи доріг [81, 8].

Негативно позначилось на загальному стані залізниць їхнє нерівномірне оснащення залізобетонними шпалами. Зокрема у 1975 р. протяжність шляхів, укладених на залізобетонні шпали, в середньому складала приблизно 35%. До того ж, якщо на Південно-Західній і Південній залізницях оснащення головних колій залізобетонними шпалами досягала 76-78%, то на Львівській – 25%, а на Одесько-Кишинівській залізниці – лише 22%. У середньому оснащення залізниць залізобетонними шпалами складало 51-62% [88, 25]. Зважаючи на таку ситуацію, шляхове господарство потребувало розробки якісно нових довговічних конструкцій шляху та його основних елементів, конструкцій підрейкової основи, дослідження стійкості та ефективності безстикового шляху, створення рейок для особливо важких умов експлуатації та нових типів шляхових машин [112, 191].

Недостатнє застосування одержали автоблокування, диспетчерська централізація й електрична централізація стрілок, що, як показувала практика, були високоефективними засобами забезпечення пропускної і провізної спроможності залізниць та зростання продуктивності праці залізничників [11, 16]. Із загального числа стрілочних переводів лише одна третина була оснащена електричною централізацією, решта ж потребувала утримання значного контингенту працівників [88, 25].

Негативні тенденції спостерігались і в розвитку сортувальних станцій, на яких завдяки розвитку засобів механізації й автоматизації можна було досягти істотного скорочення термінів формування поїздів і ліквідації тяжкої ручної праці [112, 181]. Понад 4 тис. км

ліній і ряд сортувальних станцій експлуатувалися з дефіцитом потужностей [81, 6]. Внаслідок недостатньої технічної оснащеності опорних сортувальних станцій освоювалось лише 40% загального обсягу сортувальної роботи сітки залізниць, а решта – на технічно менш оснащених дільничних станціях. Це призводило до збільшення простою рухомого складу, сповільнення просування вагонопотоків і помітного зниження пропускної й провізної спроможності багатьох ліній [11, 17].

У зимовий період становище ускладнювалось відсутністю та недостатньою продуктивністю гаражів для розморожування вантажів, особливо на підприємствах міністерств чорної металургії, енергетики й електрифікації. Зменшення рівня технічного оснащення сортувальних станцій призводило до збільшення простоїв рухомого складу, сповільнення просування вагонопотоків, зниження пропускної та провізної спроможності ліній [112, 175].

Більшість великих вузлів потребувала розвантаження від транзитних потоків, для чого необхідно було побудувати ряд глибоких залізничних обходів [11, 17]. У результаті цього сповільнювався рух поїздів, а на деяких ділянках вони знаходились довше встановленого нормативного часу на 50% [66, 11].

Саме через недостатню увагу до розвитку транспортного й складського господарства на багатьох промислових підприємствах і організаціях залізничного транспорту, вантажно-розвантажувальні роботи не завжди відповідали обсягам переробки вагонів. У 1961-1971 рр. в УРСР простій вагонів під однією вантажною операцією зріс у середньому на 12% [114, 132].

Систематично не виконувались плани по комплексній механізації вантажно-розвантажувальних робіт на вантажних дворах. Так, під час десятої п’ятирічки лише Південна залізниця виконала план по комплексній механізації вантажно-розвантажувальних робіт на

вантажних дворах [81, 8]. У 1970 р. рівень механізації вантажно-розвантажувальних робіт на підприємствах промислового залізничного транспорту становив 78% [348, 140]. У 1980-х рр. навіть почала проявлятися тенденція до зменшення потужностей комплексної механізації вантажно-розвантажувальних робіт на вантажних дворах: у 1980 р. їх було виконано на 192450 тис. т./операцій, а 1983 р. – 172231 (див. Додаток Ж).

Характерним було й тривале погіршення технічного стану вагонів і локомотивів. Середньодобовий приріст непридатних вагонів у порівнянні з 1976 р. на залізничних шляхах республіки зріс на 25% та перевищив 8,5 тис. загалом [199, 9]. Майже третина порожніх напіввагонів, що надходили до Донбасу, потребувала ремонту перед навантаженням вугілля. На 20% збільшилась кількість позапланових ремонтів тепловозів, у тому числі під час руху.

Значні труднощі в роботі залізниць стосувалися скорочення виділення ремонтних місць на підвідомчих Міністерству шляхів сполучення заводах і депо для ремонту локомотивів, які належали підприємствам. Заявки доріг на заводський ремонт тепловозів у 1976 р. були виконані лише на 60%, а в майбутньому ще зменшувались. У 1979 р. потреба в ремонті локомотивів задовольнялась на 33%, тоді як у 1977 р. – на 59%, у 1978 р. – на 50% [354, 47]. Недостатньо задовольнялися потреби локомотивних депо в запчастинах, вузлах і агрегатах. Через це на залізницях відчувалася нестача локомотивів, в основному тепловозів. Багато з них були застарілими. Згідно з тогочасними розрахунками, для поповнення й оновлення локомотивного парку необхідно було не менше 120 тепловозів, тоді як за планом від 1977 р. передбачалась поставка 85. У дійсності парк поповнився лише 16 локомотивами [198, 4], [199, 9]. У 1980-ті рр. ситуація помітно не покращилась. Майже третина вагонів і 40% локомотивів застаріли та фізично зносилися [112, 199].

У зимовий період допускалися збої перевезень через частий вихід із ладу локомотивів, особливо тепловозів ТЕ-3, які відпрацювали свій ресурс. Гостру потребу в них у другій половині 1980-х рр. відчували депо Дебальцево (необхідно було замінити 55 шт.), Нижньодніпровський вузол (20 шт.) і Мелітополь (20 шт.) [217, 7].

Повільно проходила й заміна маневрових локомотивів на більш потужні [198, 4]. Та й навіть наявні потужності не використовувались у повній мірі. Зокрема, не повністю використовувалась сила тяги локомотивів і корисна довжина прийомовідправочних шляхів. На більшості ділянок залізниць УРСР встановлені вагові норми для вантажних поїздів не виконувались, у результаті чого недовіз вантажів у розрахунку на 1 поїзд у квітні 1982 р. складав у середньому 250 т. [66, 11].

Під час дванадцятої п’ятирічки суттєво знизилось виробництво електрорухомого складу. З 1988 р. припинились поставки дизель-поїздів із Угорщини й автомотрис із Чехословаччини. Вагонний парк потребував суттєвого поліпшення структури, зокрема вагонів підвищеної вантажопідйомності з високими вагонними навантаженнями при суттєвому зниженні коефіцієнта тари й підвищенні показників надійності. Рівень механізації шляхових робіт становив: при поточному ремонті – 41%, середньому – 77%, капітальному – 87%. Давалося взнаки й те, що темпи створення нових типів шляхових машин були недостатніми. Навантажувально-розвантажувальні машини й механізми не задовольняли вимоги надійності при інтенсивному режимі роботи. Тобто технічний рівень машин і обладнання, що поставлявся залізницям, відставав від вимог часу [112, 192].

Недостатньою була спеціалізація у вагонобудуванні. Лише в 1990 р. була прийнята програма технічного переобладнання та модернізації залізничного транспорту. 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% [112, 193].

Істотною проблемою промислового залізничного транспорту була організаційна невпорядкованість управління. Внаслідок цього знизилась ефективність використання локомотивного та вагонного парків, продуктивність праці й зростання собівартості перевезень [92, 11].

Планування розвитку промислового залізничного транспорту мало ряд специфічних особливостей. Воно зазвичай здійснювалося у масштабах окремих підприємств. Це призвело до великого розпорошення технічних засобів, дублюванням ряду вартісних приладів на близько розташованих підприємствах різної відомчої підпорядкованості та поганому їх використанню. Протягом багатьох років на розвиток промислового залізничного транспорту виділялися обмежені кошти. Однак, навіть ці капіталовкладення не повністю використовувались підприємствами [115, 9]. Однією з головних причин такого становища на промисловому залізничному транспорті й на вантажно-розвантажувальних роботах було велике розпорошення технічних засобів між тисячами підприємств, підпорядкованих більш ніж 50 різним міністерствам і 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% [115, 9].

За обсягом переробки вантажів основна маса під'їзних залізничних шляхів відносилася до малодіяльних. Для прикладу, Південно-Західна залізниця уклала 380 договорів, пов'язаних із подачею та прибиранням вагонів із середньодобовим вагонооборотом менше 5 вагонів, Львівська – 400, Одесько-Кишинівська – 350 договорів [115, 9].

Розпорошення транспортних і вантажно-розвантажувальних робіт ускладнювало механізацію й автоматизацію транспортно-складських процесів, що призводило до широкого використання ручної праці. Наявність великої кількості малодіяльних під'їзних шляхів зумовлювала значні труднощі в організації роботи магістрального залізничного транспорту, особливо залізничних станцій. Виникала необхідність у багаторазовій перестановці вагонів перед подачею їх на багаточисельні малодіяльні шляхи, в організації збірних поїздів на ділянках для обслуговування малодіяльних станцій, зниженні пропускної та переробної здатності залізниць [115, 10].

Розвиток промислового транспорту ще значно відставав від темпів технічної реконструкції магістральних залізниць. На під'їзних коліях промислових підприємств проводилось близько ¾ всіх вантажно-розвантажувальних операцій. Під час транспортного процесу вантажі безпосередньо в русі знаходились 23% часу, а на вантажних, технічних і під'їзних станціях – 77%. Низький відсоток безпосереднього руху потребував поліпшення роботи під'їзних колій і технічних станцій, що б прискорювало просування вантажів господарства [79, 246]. Внаслідок цього зростали витрати промислових підприємств на транспортування. Так, питома вага транспортних витрат у вартості продукції складала на підприємствах важкого машинобудування і в металургійній промисловості 25-35%, у гірничовидобувній – 55-70%, у легкій та харчовій промисловості – 15-20% [115, 8].

Отже, високі темпи розвитку залізничної інфраструктури супроводжувались серйозними прорахунками партійно-державного керівництва в перспективному плануванні модернізаційних процесів. Відставання у будівництві нових ліній, других головних колій і двоколійних вставок, а також недосконаліть конфігурації окремих полігонів залізниць призводили до значних труднощів у перевезенні

вантажів і пасажирів. Технічна реконструкція, яка в умовах завершення формування транспортної сітки залізниць перетворювалась на основний фактор забезпечення життєздатності виробничої сфери галузі, супроводжувалась рядом труднощів, а то й взагалі прорахунків (недостатньою увагою до розвитку транспортного господарства на промислових підприємствах, обмеженою ремонтною базою, труднощами утримання шляхового господарства), які гальмували розвиток залізничного транспорту.

РОЗДІЛ 3

ТРУДОВІ РЕСУРСИ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ

3.1. Підготовка та використання кадрів залізничного транспорту

У процесі розвитку та функціонування залізничного транспорту в УРСР у післявоєнний період поряд із його виробничою інфраструктурою важливе значення відігравала соціокультурна сфера та розвиток трудового потенціалу галузі. Відбудова залізничної інфраструктури в значній мірі залежала від наявності підготовлених кадрів масових професій і особливо робітників високої кваліфікації, які вміли б технічно грамотно й ефективно керувати залізничною технікою, були здатні покращувати й удосконалювати виробництво, забезпечувати безпеку руху поїздів. Тому планомірна підготовка таких спеціалістів стала важливою державною та галузевою задачею, яку мала вирішувати розгалужена система транспортних навчальних закладів.

Після звільнення України від німецьких окупантів укомплектування працівників залізниць відбувалось в основному за рахунок демобілізованих бійців і офіцерів армії, які не мали теоретичної та практичної підготовки [329, 61]. Підбір робітників здійснювали військкомати [225, 15].

За таких умов навчання відбувалося безпосередньо на залізниці та її підприємствах. Для прикладу, протягом 1944-1945 рр. лише на Ворошиловградському паровозобудівному заводі проводилася підготовка понад 2 тис. спеціалістів за різним фахом [112, 139].

Пізніше, у перше повоєнне десятиліття, джерелом поповнення кадрів масових професій на залізницях стали молоді робітники з

професійно-технічних училищ, закріплених за залізницями, випускники звичайних і дорожніх технічних шкіл, демобілізовані з армії [310, 73]. Залучали нових працівників через бюро по працевлаштуванню все ті ж військкомати [494, 11].

Проте система цілеспрямованої підготовки кадрів відновлювалась повільно, оскільки постійно відчувалась нестача трудових ресурсів. Так, у 1946-1947 рр. плани підготовки кадрів виконувалися лише на 52% [112, 149]. Навіть дорожні організації Головного Дорожнього управління при РНК УРСР були забезпечені інженерно-технічними кадрами лише на 56% [27, 14]. Проведена в 1947 р. атестація показала, що лише 13% інженерно-технічних працівників мали вищу освіту, 23% – середню спеціальну, а 64% інженерних посад взагалі займали так звані “практики” [112, 149].

У подальшому ситуація дещо поліпшилась і, починаючи з 1948 р., на локомотивнобудівних заводах щорічно готувалося до 2,5 тис. кваліфікованих робітників. Активізувалася робота щодо підготовки кадрів і на вагонобудівних заводах [112, 149].

Незважаючи на вказані заходи відчувалась гостра потреба в кваліфікованих кадрах спеціалістів. Це змушувало радянське керівництво вдаватися до заходів із популяризації праці на залізничному транспорті серед молоді шляхом заохочень. Наприклад, у 1950 р. вийшов наказ Міністерства шляхів сполучення СРСР “Про стипендії колишнім вихованцям дитячих будинків та трудових колоній”. У ньому містилося зобов’язання виплачувати учням середніх спеціальних навчальних закладів із числа колишніх вихованців дитячих будинків і вихованців трудових колоній, які знаходились на державному забезпеченні, стипендії: 50 крб. на 1 курсі, 60 крб. – на 2, 70 крб. – на 3, 80 крб. – на 4 [360, 2].

Загалом у перші роки повоєнного періоду проблему кадрових ресурсів було в певній мірі вирішено в кількісному сенсі, однак, не

якісному. Тому в 1950-ті рр. у роботі з підготовки та підвищення кваліфікації кадрів основна увага була зосереджена насамперед на подальшому підвищенню кваліфікації інженерно-технічних робітників і забезпеченню підприємств залізниць підготовленими кадрами масових професій. Підвищення кваліфікації залізничників багато в чому зумовлювалось початком широкомасштабної технічної реконструкції залізниць, що супроводжувалось стрімким зростанням тепловозної й електровозної тяги на дільницях, а також розвитком станцій, вузлів, введенням у експлуатацію електричної централізації та напівавтоматичного блокування на ряді ділянок і впровадженням прогресивної технології [306, 71].

Поступове впровадження технічних нововведень створювало умови до розуміння необхідності здобуття освіти працівниками залізниць, оскільки загальний освітній рівень працівників окремих напрямків був низький. Наприклад, на Одеській залізниці найнижчу освіту – нижче 7 класів – мали працівники таких професій: робітники з ремонту шляхів – 66%, бригадири шляхів – 58%, стрілочники – 44%, кондуктори – 44% й укладачі – 46% [309, 71]. У результаті цього в середині 1950-х рр., як відзначав завідуючий відділом транспорту та зв'язку ЦК КПУ Губський, на залізничному транспорті "вкрай повільно застосовувались передові методи праці" [284, 61].

Низький рівень освіти значної частини працівників був наслідком того, що на залізниці часто йшла працювати молодь, яка навіть не мала закінченої середньої освіти, а впровадження досягнень НТП на залізницях вимагало підвищення освітнього рівня. Керівництво підприємств залізниць розпочало здійснювати роботу по заохоченню їх до навчання. Тому в ряді шкіл робітничої молоді в 1950-х рр. значна питома вага припадала саме на учнів-залізничників [368, 41]. Наприклад, лише при Південно-Західній залізниці наприкінці 1950-х рр. діяло 99 шкіл всеобучу (див. Додаток З) [372, 1]. Також

розгорнули свою діяльність школи по вивченню передових методів праці новаторів виробництва. В 1955 р. на Козятинському відділенні такий курс навчання пройшло 1207 осіб, з яких переважали стрілочники й оглядачі вагонів [366, 24].

У середині 1950-х рр. сектори партійної просвіти при управліннях залізниць почали займатись розробкою семінарів з економіки залізничного транспорту. На окремих залізницях працювали вузлові економічні школи та семінари, а в більшості господарських одиниць працювали школи конкретної економіки залізничного транспорту. Читалися лекції на економічні теми й на проміжних лінійних станціях. Наприклад, на Ковельському відділенні залізниці працювало 15 шкіл конкретної економіки залізничного транспорту, в яких навчалося в 1956 р. 310 слухачів [291, 12].

На початку 1960-х рр. увага до кадрового забезпечення галузі підвищилась ще більше. Так, у наказах по управлінням залізниць вказувалось на необхідність покращення “рівня організаційної роботи з кадрами” [306,68]. Відповідальність за “підбір, розстановку та виховання кадрів” покладалася безпосередньо на керівників, які в разі невиконання завдання могли навіть позбутися роботи [306, 68]. У ці ж роки збільшилась підготовка кадрів таких масових професій: машиністів тепловозів і електровозів та їх помічників, слюсарів із ремонту тепловозів, стрілочників, кондукторів і провідників вагонів [317, 40].

Зростання уваги до підготовки кадрів залізничного транспорту вимагало впорядкування системи навчання в спеціалізованих навчальних закладах і на місцях. У 1959 р. була встановлена єдина система технічного навчання кадрів при відділеннях. Згідно неї, по-перше, підготовка кадрів масових професій здійснювалась без відриву від виробництва шляхом індивідуального навчання на підприємствах відділення. По-друге, підготовка кадрів здійснювалась також з

відривом від виробництва в ФКТШ і школах машиністів, на курсах, семінарах і школах передового досвіду [369, 16]. Зокрема на Коростенському відділенні залізниці в 1959 р. було здійснено: підготовку кадрів масових професій без відриву від виробництва шляхом індивідуального та бригадного навчання – 68 осіб, навчання з відривом від виробництва в технічних школах – 22, підвищення кваліфікації на виробництві через мережу курсів, шкіл передового досвіду та технічних шкіл – 507. Всього при відділенні навчалося 769 осіб [369, 8].

Та все ж більшість працівників проходили підготовку та перенавчання безпосередньо на місцях. Найбільш поширеною формою підготовки кадрів масових професій була індивідуальна. На Козятинському відділенні шляху в 1965 р. таким чином було підготовлено 524 фахівця [312, 74].

Підготовка кадрів без відриву від виробництва з кожним роком лише зростала. Про це свідчили статистичні дані ряду залізниць. Так, на Південно-Західній залізниці в 1964 р. планувалося підготувати 3670 працівників масових професій, тоді як було підготовлено 4769, у тому числі з відривом від виробництва лише 980 [310, 74]. Наступного року на цій залізниці пройшли професійну підготовку 4846 осіб, у тому числі з відривом від виробництва лише 725. Отже, зростання підготовлених кадрів залізниць досягалося багато в чому завдяки навчанню працівників при її відділеннях.

Подібна ситуація була характерна й для системи підвищення кваліфікації кадрів. Наприклад, у 1963 р. на Південній залізниці планувалося підвищити кваліфікацію 20 тис. робітникам, у тому числі з відривом від виробництва – 900. Закінчило ж навчання 38 670 слухачів, у тому числі з відривом від виробництва – 928 осіб [308, 38].

Здебільшого робітники самі не бажали йти на перенавчання, адже при навчанні з відривом від виробництва вони не забезпечувались житлом у повній мірі. Наприклад, гуртожиток Київського технікуму залізничного транспорту міг забезпечити проживання для 19 учнів учбово-консультативного пункту підвищення кваліфікації, інші – 80 осіб – яких викликали на лабораторно-екзаменаційну сесію, мали знаходити житло самостійно, що створювало додаткові незручності [365, 3]. Перевірки відділень залізниць також засвідчували, що річні плани без відриву від виробництва виконувались краще, ніж із відривом [369, 27].

У 1960-х рр. при відділеннях залізниць почали активно розгортати просвітницьку діяльність дорожні, відділеневі та місцеві "школи передового досвіду", при яких щорічно навчались до 4 тис. осіб на кожній залізниці [303, 168]. Наприклад, у 1961 р. на Придніпровській залізниці діяла 481 школа передового досвіду, в яких навчалося понад 3900 учнів [303, 168]. У роботі цих шкіл брали участь начальники вантажних станцій, транспортних цехів підприємств і передовики виробництва [306, 77].

Школи передового досвіду давали позитивні результати. Наприклад, на Південно-Західній залізниці в 1965 р. у 3 школах локомотивного депо Коростень по економії палива на тепловозах було досягнуто значних покращень практичних знань працівників. Крім цього покращилась робота окремих локомотивних бригад із економії палива, утримання локомотивів, зменшення пошкодження локомотивів [312, 76].

На підприємствах промислового транспорту з метою підвищення рівня технічних і економічних знань працювали школи майстрів. Лекційні курси стосувались в основному питань організації праці, соцзмагань і передачі досвіду [494, 6].

Для покращення якості підготовки й підвищення кваліфікації кадрів у середині 1960-х рр. були прийняті заходи щодо оновлення навчальної матеріальної бази техкабінетів і куточків, які оснащувались новими експонатами, моделями та професійною літературою [312, 74]. Цьому сприяла й розгалужена мережа бібліотечних фондів. Так, якщо у 1953 р. працювало 152 пересувних бібліотеки з книжковим фондом 7740 книг, то в 1960-х рр. мережа лінійних бібліотек нараховувала вже понад 667 тис. книг. Щорічно фонди бібліотек поповнювались на суму понад 38 тис. крб. У 1960-х рр. лише залізнична науково-технічна бібліотека нараховувала понад 92 тис. книг [364, 1-9].

Поступово формувалась і ціла мережа спеціальних технічних шкіл. В УРСР плідно функціонували: Артемівська технічна школа, Дніпропетровська технічна школа машиністів локомотивів, Київська технічна школа залізничного транспорту, Краснолиманська технічна школа, Лубенська технічна школа, Марганецька технічна школа, Одеська дорожна технічна школа машиністів, Технічна школа Львівської залізниці, Харківська технічна школа Південної залізниці, Ясинуватська технічна школа. Технічні школи при впровадженні нових видів тяги надавали допомогу депо в організації курсів безвідривної підготовки локомотивних і ремонтних бригад [369, 9]. Серед найкращих середніх спеціальних навчальних закладів у 1950-х рр. були Львівська технічна школа Львівської залізниці та Харківська технічна школа Південної залізниці [360, 13].

Навчально-матеріальна і технічна бази залізничних технічних шкіл поступово зміцнювались. У результаті цього навчання проходило більш організовано, що сприяло якості підготовки та перепідготовки кадрів [292, 48]. Залізниці надавали методичну допомогу училищам і забезпечували їх матеріалами й інструментами для організації навчального процесу та обладнання кабінетів [369, 9].

Активно здійснювалась робота з підвищення кваліфікації кадрів і оволодіння залізничниками інших профільних професій. У середині 1950-х рр. почали працювати курси з підвищення кваліфікації локомотивних бригад і ремонтників по новим видам тяги [312, 74].

Однак, незважаючи на позитивні зрушення, на багатьох відділеннях не виконувався план підготовки та підвищення кваліфікації кадрів. Зокрема на Конотопському відділенню залізниці річний план підготовки кадрів без відриву від виробництва був виконаний у 1959 р. на 21%, а з відривом від виробництва – на 9%. План підвищення кваліфікації був виконаний відповідно на 6% та 18% [369, 27].

Такого роду випадки свідчили про ряд недоліків, характерних для системи підготовки та підвищення кваліфікації кадрів масових професій на залізницях. Поширеними були затягування комплектування курсів із відривом від виробництва (по господарствам шляху, руху). При цьому ще важче виконувався план із підвищення кваліфікації без відриву від виробництва начальників станцій, чергових по станціям і дорожніх майстрів [306, 74]. Мало місце на практиці нерегулярне відвідування лекцій слухачами курсів без відриву від виробництва. Так, у звітах залізниць траплялись скарги на нерегулярність у роботі шкіл передового досвіду [284, 21]. Перевірками було встановлено, що навіть стан технічного навчання керівників місцевих станцій залишався незадовільним. Для прикладу, в 1950 р. у групі керівного складу, яке проходило відповідні курси в Гребінці відбулося лише 4 заняття, у Прилуках – 3, у Черкасах – 2. При цьому подібні заняття мали відбуватись щонеділі [382, 23]. Між тим, відчувався недостатній контроль за організацією технічного навчання у ряді відділень залізниць [312, 78]. Характерними були факти незадовільної роботи курсів перепідготовки паровозних кадрів на тепловозну тягу при депо (ст. Конотоп), які організовувались за

підтримки технічних шкіл [369, 27]. Траплялися недоліки й у системі підготовки та направлення кадрів. Наприклад, у 3 технічних школах Південно-Західної залізниці в 1955 р. невиконання плану випуску пояснювалось тим, що ряд раніше запланованих професій було знято з плану за непотрібністю підготовки [257, 7]. В іншому випадку, у 1963 р. МШС без повідомлення й узгодження Одеської залізниці відкомандирував зі Знам'янського профтехучилища на Південну залізницю 58 чоловік будівельних спеціальностей, чим було зірвано комплектування цими кадрами Дорбудтресту та служби будов [309, 75].

У 1960 р. вийшов наказ Міністерства шляхів сполучення "Про передачу частини загальноосвітніх шкіл МШС у компетенцію Міністерств союзних республік", відповідно до якого відділи навчальних закладів залізниць мали передати Міністерству освіти всі начальні, восьмирічні та середні (крім пересувних), школи-інтернати, школи робітничої молоді, очно-заочні школи, які знаходились у їх підпорядкуванні [371, 4].

Недостатньою залишалася матеріальна база, на основі якої проводилась підготовка та підвищення кваліфікації кадрів масових професій. Наприклад, у 1956 р. Донецька залізниця на 300 тис. крб. зробила замовлення фабриці навчального забезпечення Головного управління навчальними закладами, які незважаючи на закінчення термінів, так і не отримала. Натомість надійшли макети теліжок тепловозу ТЕ-2 застарілої конструкції [292, 48].

Певні суперечності викликав стан підготовки кадрів, необхідних для здійснення планів технічної реконструкції галузі. Так, у другій половині 1950-х рр., коли тільки намітився перехід на нові види тяги, було значно перевиконано плани підготовки кадрів із таких провідних професій: машиніст електровозів, тепловозів і його помічник, монтер контактного зв'язку й тягових підстанцій [306, 74]. Планом

Міністерства шляхів сполучення в 1956 р. підвищення кваліфікації масових професій передбачалося для 6,5 тис. осіб. Фактично ж підвищили кваліфікацію 8421 працівник або 130% від очікуваного [291, 39]. Проте вже в 1960-ті рр. збільшення обсягів підготовки працівників, які б забезпечували зростаючі перевезення новими видами тяги, відбувалося недостатніми темпами. Так, у 1965 р. план підготовки машиністів електровозів був виконаний на 77%, машиністів тепловозів – 86% [288, 72].

У той же час характерними були випадки, коли підготовка проводилась за старими програмами, які не враховували вимоги часу. У зв'язку з введенням на залізниці ділянок, обладнаних диспетчерською централізацією, електричною централізацією стрілок і сигналів, необхідно було змінити програму підготовки чергових по станції. Часто чергові не знали, як працюють нові системи та прилади. Особливо це стосувалося лінійних станцій 4-го та 5-го класів, на яких були відсутні робітники служби зв'язку, а найменше порушення приладів СЦБ призводило до збою поїздів [309, 76].

Найбільші труднощі професійного характеру були характерні для таких масових професій: оглядач вагонів, робітник колій, електромонтер [314, 44]. Незадовільною залишалася підготовка в спеціальних навчальних закладах дівчат – колійниць і експлуатаційниць, яких випускали Сімферопольський і Київський залізничні технікуми. Здебільшого медкомісія просто не допускала їх до роботи, пов'язаної з рухом поїздів [314, 37]. Та все ж у основному всі підприємства залізниць вже наприкінці 1960-х рр. були укомплектовані кадрами провідних масових професій [310, 70].

Не такою однозначною була ситуація щодо забезпечення залізничного транспорту інженерно-технічними кадрами. Масштаб руйнувань і великий об'єм відновлювальних робіт матеріальної бази залізничного транспорту в повоєнний період зумовлювали потребу у

великій кількості кваліфікованих кадрів. Спочатку ця проблема вирішувалася за рахунок перерозподілу робітників між східними й західними регіонами СРСР. Інженерно-технічні кадри прибували від залізниць Уралу й Сибіру. Ще в 1944 р. на залізниці України було відряджено 118 осіб, з яких, зокрема, на Львівську залізницю – 24, Ковельську – 6, Північно-Донецьку – 1.

У Кременчуцькому технікумі залізничного транспорту, який після війни та евакуації до Тамбова у другій половині 1940-х рр. одним з перших відновив роботу, здійснювалась підготовка кадрів за двома спеціальностями „Паровозне господарство" і „Вагонне господарство" і діяло вечірнє відділення.

Спеціалістів середньої категорії для західноукраїнського регіону готували у відкритому Чернівецькому технікумі залізничного транспорту. Розташований він був у приміщенні колишнього сирітського притулку "Йозефінум". Полонені німецькі солдати у стислі строки добудували новий корпус у 1945 р.

Загалом на початку 1950-х рр. вдалося забезпечити діяльність цілого ряду транспортних технікумів, де готувалися кваліфіковані кадри для залізниць. Зокрема, активно діяли Київський електронно-механічний, Київський, Львівський, Миколаївський, Одеський, Чернівецький будівельні технікуми, Ворошиловградський, Дніпропетровський, Кременчуцький, Острозький, Полтавський, Севастопольський, Слов'янський і Харківський технікуми залізничного транспорту. В середньому щорічно з округів поступали на навчання до технікумів по 1000-1300 осіб [361, 8-9]. У закладах здійснювалась і виробнича практика: учні проходили навчання з управління та догляду за технічним станом паровозу, працювали на вантажних паровозах і мали пробіг у кілометрах значно більший встановленого за планом – 18-19 тис. км (норма – 15 тис. км) [363, 13].

Цікавою є історія Харківського технікуму. У 1953 році в Харкові відкрився Торговий технікум залізничного транспорту. Основним завданням технікуму була підготовка товарознавців промислових і продовольчих товарів і технологів по приготуванню їжі для торговельної мережі залізниць країни. З 1956 року в технікумі відкрились 3 нові спеціальності: “Тепловозне господарство залізниць”, “Електротягове господарство залізниць” і “Бухгалтерський облік та планування на залізничному транспорті”. Вони сприяли зміні спрямованості підготовки фахівців, в результаті чого заклад було перейменовано в Харківський технікум залізничного транспорту. У майбутньому, в 1972 році, в технікумі було відкрито ще одну спеціальність – “Автоматизовані системи керування”.

В іншому технікумі – Одеському – відбувалася підготовка електрозварювальників і техніків-механіків вагонного господарства. З 1956 р. тут розпочалась підготовка техніків-механіків тепловозного господарства, а в 1960-ті рр. – техніків-експлуатаційників і техніків-електромеханіків ізотермічного рухомого складу та холодильного господарства. Отже, відповідно до потреб технічної реконструкції галузі відбувалося відкриття нових напрямків підготовки.

Вищі навчальні заклади Міністерства шляхів сполучення забезпечували підготовку висококваліфікованих інженерів і техніків. У довоєнні роки підготовка спеціалістів для залізниць УРСР та СРСР здійснювалась лише Дніпропетровським і Харківським інститутами інженерів залізничного транспорту, які після війни знову розгорнули свою роботу щодо підготовки інженерно-технічних кадрів.

Більшу частину трудового колективу й студентів Дніпропетровського інституту під час війни було евакуйовано в Новосибірськ. Там вони продовжували навчання й одночасно допомагали фронту, виробляючи військову продукцію на базі евакуйованого інститутського верстатного обладнання та створивши

спеціальну майстерню. Значна частина викладачів і студентів інституту працювали на різних дільницях Томської залізниці. Влітку 1944 р. розпочалась відбудова приміщень інституту. Після ремонту корпусів одразу розпочався набір студентів. Навчальний процес забезпечували п’ять факультетів: мостів і тунелів, будівельний, механічний, енергетичний і експлуатації залізничних доріг. Викладали дисципліни фахівці, які повернулися з евакуації й були прийняті на роботу.

Уже в 1944-1945 навчальному році до інституту було зараховано 660 осіб, у 1945-1946 – 506, у 1946-1947 – 584. У 1947-1948 навчальному році загальна кількість студентів становила 1938 осіб, з яких закінчило навчання 463.

Повноцінно Дніпропетровський інститут міг розвиватися і здійснювати підготовку фахівців за умови його повної відбудови. Така можливість реально з’явилася лише в післявоєнний період. Міністерство шляхів сполучення у 1947 р. затвердило проект-завдання відбудови головного навчального корпусу інституту вартістю 10,7 млн. крб., після чого розпочалось його будівництво. Також передбачалось будівництво нового навчального корпусу, двох гуртожитків, їдальні, бані-пральні, центральної котельні, чотирьох житлових будинків для викладачів і окремих лабораторій. Загальна вартість робіт складала 13 млн. крб.

Відновив роботу й Харківський інститут. Протягом 1946-1950 рр. він випустив 1237 інженерів залізничного транспорту.

Термін навчання у вищих навчальних закладах залізничного профілю становив 2 роки 10 місяців. У групи техніків приймалися робітники залізничного транспорту віком до 40 років, які закінчили залізничні технікуми та мали не менше 5 років виробничого стажу за спеціальністю. Потім вони направлялися в організації залізничного транспорту, де працювали до вступу в інститут [361, 3]. Незважаючи

на плідну діяльність, Дніпропетровський і Харківський інститути не могли самостійно розв'язати проблему щодо забезпечення галузі висококваліфікованими кадрами в умовах розгортання модернізаційних процесів галузі.

Проблему дефіциту інженерних кадрів намагалися вирішити через систему заочної освіти. В умовах першого напруженого повоєнного десятиліття найбільш перспективною вважалась підготовка інженерних кадрів без відриву від виробництва з числа працівників залізниці й транспортних цехів промислових підприємств. Тому керівництво Міністерства шляхів сполучення СРСР намагалося вирішити проблему дефіциту інженерних кадрів саме через систему заочної освіти.

При всіх відділеннях залізниць діяли навчально-консультативні пункти Загальносоюзного заочного технікуму й консультативні пункти Загальносоюзного заочного інституту інженерів залізничного транспорту, в яких щороку навчалися тисячі залізничників. Однак у них не вистачало навчальної літератури по тепловозній та електровозній тязі. Не кращими були справи з іншими спеціальностями [292, 30].

У середині 1950-х рр. кожен п'ятий працівник залізниць навчався заочно в інституті або технікумі, у вечірній школі робітничої молоді, на курсах підготовки та підвищення кваліфікації, а також освоював професію шляхом індивідуально-бригадного методу [292, 47]. Наприклад, у Козятинському відділенні в 1955 р. була група залізничників, яка навчалася заочно у вищих і середніх навчальних закладах залізничного транспорту [366, 28]. У 1953 р. у навчально-консультативному пункті при Київському технікумі залізничного транспорту навчався 221 учень, з яких проживало на лінії 137, а в Києві – 84. Гуртожиток технікуму міг забезпечити проживанням лише 19 учнів. Інші – 83 студентів, яких викликали на лабораторно-

екзаменаційну сесію – розселялися за рахунок інших організацій [365, 3].

Про зростання популярності заочної освіти свідчили й інші факти. На Донецькій залізниці протягом 1958-1960 рр. 347 працівників залізниці заочно закінчили вузи та технікуми й здобули спеціальну освіту. З них вищу освіту отримало 175 фахівців і середню – 272. Вже в 1961 р. близько тисячі працівників Донецької залізниці й транспортних цехів промислових підприємств навчалися за заочною формою в інститутах залізничного транспорту, з яких у Дніпропетровську – 95 студентів, Харкові – 252 студенти й на технічних факультетах інших інститутів – 335 студентів [301, 43].

Зростання кількості студентів стало результатом того, що в 1960-ті рр. для заочників стали покращуватись умови з метою поєднання роботи на виробництві та навчання. При відділеннях залізниць і підприємств організовувались консультативні пункти, більшість з яких працювали на громадських началах із залученням інженерного складу підприємств і викладачів навчальних закладів. Допомогу заочникам надавали діючі при відділеннях дороги й підприємствах технічні бібліотеки [311, 46].

У другій половині 1960-х рр. технічні бібліотеки значно поповнились підручниками для заочників. Наприклад, у Сумському відділенні за рахунок виділених коштів з фонду підприємства було придбано підручників для заочників на 1700 крб. [314, 41].

Допомогу в організації заочного навчання фахівців надавали створені за ініціативою відділів кадрів залізниць “ради сприяння заочному навчанню” при відділеннях залізниць [311, 47]. Відповідно до цього систематично проводились наради представників рад із метою обміну професійним досвідом, організації роботи консультативних пунктів, шефської роботи досвідчених інженерів над заочниками. Подібна організація обміну досвідом сприяла

подальшому зростанню активності рад, особливо в здійсненні заходів щодо підбору й обладнання класів для занять, забезпечення підручниками, надання допомоги у відборі кандидатів у навчальні заклади [314, 40]. Ради також залучали до роботи на громадських началах інженерів і техніків підприємств.

Заочні курси для інженерів-паровозників охоплювали 1,5 року, під час якого вони проходили перекваліфікацію для роботи в галузі тепловозного господарства. Крім цього діяли дев'ятимісячні вечірньо-заочні курси перекваліфікації інженерів електровозників для роботи в області тепловозного господарства [306, 72]. Більшою популярністю користувалися заочні школи робітничої молоді. Так, на Південно-Західній залізниці в 1960 р. у таких школах навчалося 2503 осіб при запланованих 1500 [372, 5].

Посилення уваги до заочної освіти, однак, не допомогло повністю забезпечити потреби залізничного транспорту в кваліфікованих працівниках. В умовах зростання промислового виробництва та збільшення обсягів перевезень вантажів і пасажирів можливості залізниць ставали обмеженими. Здійснювалось технічне переобладнання залізниці. Для виконання усього комплексу робіт необхідні були професійно підготовлені працівники різних рівнів – висококваліфіковані інженерно-технічні кадри. Однак діючі вищі навчальні заклади були обмежені в своїх можливостях, а їхня віддаленість від місць проживання студентів-заочників ускладнювала підготовку кадрів для залізниць.

З цього приводу керівництво залізниць у звітах зазначало, що "насиченість вузлів залізниць інженерно-технічними кадрами загалом відповідала вимогам". Проте розгляд інформації по спеціальностях у ті часи доводив протилежне – залізниці відчували нестачу спеціалістів, зв'язківців і колійників тепловозного та електровозного господарства [292, 32].

Поповнення спеціалістів на залізницях протягом 1950-х рр. поступово скорочувалось. Про це свідчили статистичні дані щодо направлення інженерів на Донецьку залізницю: у 1952 р. їх прибуло 163, 1953 р. – 92, 1954 р. – 72, 1955 р. – 73, 1956 р. – 68 [292, 22].

З другої половини 1950-х рр. проблему забезпечення інженерно-технічними кадрами намагалися вирішити “посиленням контролю” у цій сфері. Розпочалась реалізація рішень XX з’їзду КПРС про спрощення та скорочення адміністративно-управлінського апарату й посилення ліній. Лише на Донецькій залізниці з управління дороги перевели на інші роботи 20 інженерів і 31 техніка [292, 18].

У середині 1950-х рр. співвідношення працюючих спеціалістів на виробництві та в апараті вже більш менш відповідало потребам. Варто зазначити, що лише 5% техніків і 15% інженерів працювали в апаратах залізниць, а інші працювали на лінії [292, 18].

Позитивно вплинув на кадровий потенціал залізниць наказ Міністерства шляхів сполучення в 1958 р., який збільшив відповідальність керівників відділень за правильний підбір і розміщення кадрів, його якісний склад. Результатом цих процесів стало те, що з початку 1960-х рр. на інженерно-технічні посади почали призначати більше спеціалістів. На керівні посади «просували» молоді кваліфіковані кадри, які добре зарекомендували себе на низовій роботі, а керівників-практиків почали активніше залучати до заочного навчання [317, 17]. У відповідних поясненнях вказувалось, що “змінність працівників номенклатури керівного складу проводилась у інтересах виробництва, з метою покращення якісного складу робітників та зміцнення відстаючих ділянок, за рахунок висунення зростаючих на виробництві спеціалістів, заміни практиків, які не забезпечували роботу. У числі тих, яких просували на більші роботи були й практики, які добре проявили себе на низовій роботі та успішно пройшли навчання в заочних навчальних закладах”

[317, 19]. Наприклад, на Одеській залізниці в 1961 р. 305 начальників відділень було висунуто на керівні й інженерно-технічні посади номенклатури, а 548 керівників-практиків і техніків було залучено до заочного навчання [317, 17]. Проте ці заходи не могли кардинально змінити реального стану речей – низького рівня забезпеченості залізниць інженерно-технічними кадрами, про що свідчили статистичні дані в УРСР загалом.

Забезпеченість інженерними кадрами Донецької залізниці на початку 1960-х рр. становила 52%. У транспортних цехах промислових підприємств тисячі інженерних посад займали особи, що не мали вищої освіти.

Південно-Західна залізниця станом на 1 січня 1961 р. була забезпечена спеціалістами з вищою освітою на 84%, з середньою технічною освітою – на 76%. По окремим кваліфікаціям забезпеченість була такою: спеціалістів руху: інженерів – 76%, техніків – 52%, паровозної спеціальності: інженерів – 79%, техніків – 59%, вагонної спеціальності: інженерів – 64%, техніків – 51%, енергетиків інженерів – 49%, техніків – 48%, інженерів колій – 41%, техніків – 64%, інженерів-будівельників – 22%, техніків – 57%, [301, 40].

У 1962 р. на Придніпровській залізниці працювало близько 7 тис. спеціалістів, з яких 2149 мали вищу освіту (60,6 % від потреби), у тому числі 1300 інженерів (51,7%), 736 лікарів і медичних працівників (80,7%), 113 педагогів (93%) [306, 46].

На Південній залізниці працювало 2607 фахівців із вищою освітою, у тому числі 1599 інженерів, що складало 62% від потреби [308, 20]. У вагонному господарстві потреба в інженерах складала 256 працівників, а працювало 99 [308, 20]. У 1967 р. на Південній залізниці працювало 1915 спеціалістів із вищою освітою (82,7% від потреби) та 4771 спеціаліст із середньою спеціальною освітою

(70,7%). У порівнянні з 1965 р. їхня кількість зросла на 1,5% по спеціалістам із вищою освітою та на 5% – з середньою спеціальною освітою [314, 1].

Отже, найбільші труднощі залізниця відчувала в укомплектуванні інженерних посад через нестачу спеціалістів з вищою освітою, особливо по господарствам руху, шляху та зв'язку, де їх обов'язки часто виконували практики [309,10]. Наприклад, Одеська залізниця в 1963 р. була забезпечена спеціалістами з середньою освітою на 55,6% від потреби. До того ж на 6100 технічних посадах працювали лише 2100 техніків, 3804 практики, 196 інженерів і 555 працівників із середньою освітою [309, 15]. Подана статистика підтверджувала той факт, що на технічних посадах працювали в основному практики.

Важливим фактором, який впливав на укомплектування інженерних посад спеціалістами, було недостатнє регулювання їхнього розподілу по підприємствам залізниць, а також те, що значна частина працівників працювала на посадах, які навіть не потребували спеціальної освіти. Так, на Одеській залізниці в 1963 р. 8,2% інженерів працювали на технічних і навіть нижчих посадах [309, 10]. Техніки ж працювали переважно на таких посадах: помічники машиністів локомотивів, начальники станцій IV-V класів, наглядачі вагонів, електромонтери, оператори станцій, вантажні й товарні касири, бухгалтери, рахівники, квиткові касири, комірники й продавці.

На початку 1960-х рр. на Південно-Західній залізниці з числа техніків на непередбачених посадах працювало 780 осіб, у тому числі черговими по станції 3-4 класів – 129, машиністами локомотивів і їх помічниками – 140, бухгалтерами – 41, монтерами – 44, завідуючими магазинами – 10, товарними касирами та ваговиками – 108. Особливо незадовільна ситуація з працевлаштуванням спеціалістів склалася на

Львівському відділенні, де понад третина фахівців працювала не за спеціальністю [301, 42].

Проблема використання трудових кадрів не за відповідними професіями пояснювалась не лише об'єктивними причинами, що залежали від умов виробництва, але й також прагненнями самих працівників. Забезпечення належного матеріального стимулювання роботи кваліфікованих кадрів було вкрай низьким. Для прикладу, на Північно-Західній залізниці в 1961 р. 5 інженерів і 67 техніків, які працювали машиністами локомотивів, категорично відмовлялися з матеріальних причин переходити на інженерно-технічну та навіть керівну роботу в депо. В іншому випадку – машиністу депо Коломия т. Літенко двічі пропонувалася посада заступника начальника депо Коломиї або начальника депо Королеве, але він відмовлявся. На станціях Чоп і Ужгород на невідповідних посадах працювали 4 інженери руху, які відмовлялися від оперативної або інженерної роботи за сімейними обставинами [301, 42].

Багато спеціалістів, які не працювали за освітою, мали власні будинки, великі родини й категорично відмовлялися змінити місце роботи та проживання. Особливо часто відмовлялися від підвищення на роботі спеціалісти з числа жінок, які мали родини та робітники із дітьми-школярами [311, 44].

У 1963 р. на Одеській залізниці 37 спеціалістів із вищою освітою, які працювали на підприємствах залізниці, були "безперспективними", тобто не могли зайняти інженерні посади через особисті професійні якості, вік, стан здоров'я, сімейні обставинами (діти, хвороби) [309, 12].

З середини 1960-х рр. відділи кадрів були змушені вживати "більш радикальних" заходів для переведення максимальної кількості спеціалістів на технічну й інженерну роботи, виконуючи завдання по зміцненню фахівцями лінійних відділень [309, 16]. Тоді ж

партійним керівництвом була усвідомлена й необхідність створення нових центрів підготовки кадрів вищої кваліфікації.

Детальніше ці процеси можна розглянути на прикладі Донецької залізниці. На цій магістралі працювало близько 14 тисяч фахівців із вищою та середньою освітою. Однак серед керівників середньої ланки залишалося багато практиків. На залізниці не вистачало близько 1800 інженерів. Особливо слабко інженерними кадрами були укомплектовані колійне й вагонне господарства, будівельні організації, дистанції сигналізації й зв'язку, локомотивні та вагонні депо, машинолічильні станції.

У результаті ініціатив Донецької залізниці й ректорату Харківського інституту інженерів транспорту в 1967 р. у Донецьку був відкритий навчально-консультаційний пункт (НКП) Харківського інституту інженерів залізничного транспорту (ХІІТу). З 1 січня 1968 р. наказом Міністра шляхів сполучення з метою подальшого підвищення якості підготовки інженерів для Донецької залізниці НКП перетворено в Донецьку філію ХІІТу.

У 1968 р. Донецька залізниця надала 125 тис. крб. матеріальної допомоги філії. На 40 тисяч крб. на безоплатній основі було виділено значну кількість різних приладів, машин і механізмів. Всі провідні служби й відділи були закріплені керівництвом залізниці за філією для надання практичної допомоги в створенні лабораторій і кабінетів. Вагонна служба управління залізниці створила кабінет теоретичної механіки, служба електрифікації й енергетичного господарства – лабораторію електротехнічних дисциплін, служба сигналізації і зв'язку – лабораторії фізики, лінійних електричних кіл, сигналізації, централізації, блокування і зв'язку, медично-санітарна служба обладнала лабораторію хімії. Допомогу філії надали також служби локомотивного господарства й матеріально-технічного забезпечення. Тому вже влітку 1968 р. філія вже мала в своєму розпорядженні

14 лабораторій і 7 кабінетів. Для новоствореної бібліотеки було закуплено 12 тис. томів навчальної літератури. Створювалися лабораторії організації руху поїздів, електроніки, теорії лінійних електричних кіл. Дещо раніше, в 1966 р., у Києві була відкрита філія Харківського інституту інженерів транспорту на базі створеного в 1951 р. навчально-консультативного пункту Союзного заочного інституту інженерів.

Розширення мережі навчальних закладів, які готували інженерно-технічні кадри в 1960-х рр. давало позитивні результати. Це можна простежити на прикладі Південної залізниці. У 1960 р. на заочних відділеннях інститутів навчалося 747 її працівників, у технікумах – 790, на вечірніх відділеннях інститутів – 167, технікумів – 60 [300, 7]. Вже в 1966 р. з числа працівників Південної залізниці навчалося в інститутах 1430 осіб, у технікумах – 1736 [314, 2]. При цьому навіть тоді, як вказувалась у місцевих звітах, залізниці не вистачало 400 інженерів і 1994 техніка [314, 2].

У наступні роки залізничному транспорту не вдалося повністю вирішити цю проблему. Наприклад, у 1984 р. в “Укрпромзалізтрансі” потреба в спеціалістах із вищою освітою була задоволена лише на 40%, а з середньою спеціальною – на 49% [494, 6]. Всього в об’єднанні працювало 7067 робітників, 397 спеціалістів із вищою освітою та 1031 – з середньою спеціальною. З них 329 осіб або 82,9% з вищою освітою працювали на відповідних посадах, 43 або 10,8 % – на посадах, які належали до заміщення спеціалістами з середньою спеціальною освітою, а 25 або 6,3 % – на посадах, які не потребували вищої або навіть середньої спеціальної освіти [494, 6-7].

Проблема належного забезпечення необхідними інженерно-технічними кадрами крилась у відсутності дієвих заходів по закріпленню кадрів на залізницях і підвищенню престижу кваліфікованої праці, а також прорахунках партійно-державного

керівництва галузі у відносинах із молодими спеціалістами. Зокрема в 1961 р. на Південно-Західну залізницю з інститутів і технікумів надійшло 813 молодих спеціалістів. Кількість молодих спеціалістів на залізниці складала: інженерів – 29% від загального числа, техніків – 34% [301, 43]. Однак на Південно-Західній залізниці в 1961 р. лише 40% влаштованих на роботу інженерів і 13% техніків було забезпечено квартирами або кімнатами в залізничних будинках, 47% інженерів та 45% техніків отримали кімнати в гуртожитках, інші – були розміщені в родичів або на приватних квартирах [301, 45]. На іншу залізницю – Одеську – в 1961 р. прибуло 323 молодих спеціаліста, з яких лише 20 були забезпечені житлом у будинках Міністерства шляхів сполучення і Горкомгоспу. У гуртожитках було розміщено 109 осіб, у власних будинках – 46, у приватних квартирах – 37 інженерів і техніків [317, 32].

Отже, молоді спеціалісти не забезпечувались житлом у повній мірі. У 1961 р. на Придніпровській залізниці житлову площу отримали 1190 працівників, з яких було лише 78 молодих спеціалістів [303,125].

При розподілі на роботу молодих фахівців відділи кадрів залізниць зіштовхувались із значними труднощами. Зокрема відсутність житла зумовлювала занижені запити на направлення спеціалістів на роботу. На Одеській залізниці найбільш проблемними в цьому плані були Одеський, Херсонський та Миколаївський вузли. Так, у 1963 р. навіть незважаючи на величезну потребу, на підприємства Одеського вузла було направлено з 39 інженерів лише 2, а з 103 техніків – 9. Більшість з них отримали направлення лише тому, що мали можливість жити у будинках батьків [309, 18].

При направленні на роботу більше пільг мали випускники “з досвідом роботи”, тоді як молоді спеціалісти часто використовувались не за фахом. Спеціалісти з вищих навчальних

закладів, які вже мали досвід роботи або більш менш серйозну практику направлялися безпосередньо на керівні посади – майстрів, прорабів, інженерів й чергових по стації на великі вузли. Працівники менш підготовлені, що не мали досвіду та техніки, направлялись у основному на посади бригадирів, чергових по станції 3-4 класів. Вони використовувались на робітничих професіях, де відповідно до наказів МШС спеціалісти не були передбачені. Тому їх кількість була значною. Наприклад, спеціалісти з вищою освітою у 1960 р. по прибутті на Південно-Західну залізницю отримали наступні призначення: інженери – на інженерні посади – 24%, на посади, які призначалися технікам – 57,5%, на робітничі професії – 18%; техніки – на посади за спеціальністю – 28%, на робочі професії – 72% [301, 44].

На Донецькій залізниці зустрічалися факти, коли молоді фахівці призначалися навіть кочегарами [292, 27]. Наприклад, всупереч наказам всіх техніків, які прибули працювати на станцію Червоний Лиман у 1956 р., призначили кочегарами, навіть не закріпивши за паровозами. У результаті технік Соколовський працював протягом 4 місяців на 14 паровозах, Шестидесятий – на 14, а Дмитрієнко в одному жовтні працював на 7 паровозах. Коли Дмитриєнка викликали в чергову поїздку на чужому паровозі – той відмовився їхати, за що його відсторонили від роботи. Лише після колективної скарги спеціалістів відділ кадрів втрутився у ситуацію і всіх техніків перевели працювати помічниками машиністів [292, 28].

Характерним було грубе відношення до молодих спеціалістів. У скаргах до керівництва техніки з тієї ж станції Червоний Лиман зазначали: “тут у зверненні чути лише грубість та погрози, лише й чуємо – “виженемо, знімемо, переведемо”, якщо в роботі щось не виходить – лише лають, а не допомагають розібратися, у чому помилки” [292, 27].

Не можна стверджувати, що керівництво залізниць не вдавалося до практичних дій, щоб змінити ситуацію. Дійсно, в середині 1960-х рр. увага до молодих спеціалістів дещо збільшилась. Відповідно до наказу МШС від 5 червня 1963 р. всіх молодих спеціалістів зустрічали начальники служб і відділень. З ними проводили бесіди, з'ясовуючи їх нахили й прагнення, обговорювались перспективи проходження служби та подальшого навчання. Молоді спеціалісти в першу чергу направлялися на ділянки, де вводилася нова техніка або відчувалася нестача інженерно-технічних працівників і не виконувалися виробничі плани [309, 17].

Відділи кадрів залізниць складали спеціальні плани щодо використання молодих кадрів спеціалістів: для них створювались необхідні виробничі й професійно-побутові умови для професійного зростання. Вони також отримували посади й робочі місця там де не було гуртожитків і вільних квартир у будинках МШС. Молоді спеціалісти розміщувались у приватних квартирах, переважно в залізничників, які мали власні будинки. Керівники підприємств і відділів кадрів проводили "попередню роботу" з власниками житла – залізничниками, – які за невелику плату мали створити спеціалістам "нормальні житлові умови та домашню обстановку" [317, 31].

На Південній залізниці в 1966 р. за "добросовісне" ставлення до службових обов'язків і покращення своїх знань отримали вищі посади 30 інженерів і 32 техніка [314, 38]. В цьому ж році на Південній залізниці 30% інженерів – молодих спеціалістів – працювали на технічних посадах, а 32% техніків їхнього віку – на посадах, які навіть не передбачали заміщення спеціалістами [311, 44]. Лише наприкінці 1960-х рр. ситуація дещо поліпшилась. На цій же залізниці в 1967 р. працювало 122 молодих спеціалістів інженерів, з яких на інженерних посадах працювали 93, на технічних – 28, на робітничих –

1 та 201 техніка, з яких на технічних посадах працювали 135, на інженерних – 3, на посадах, що не потребували освіти – 63 [314, 38].

Та все ж молоді спеціалісти не поспішали працювати за місцем направлення. Багато випускників вищих навчальних закладів залізничного профілю, які відпрацювали після розподілу 2-3 роки, залишали залізниці. За статистичними даними в 1973 р. 47% випускників вищих і середніх спеціальних закладів взагалі не прибули на місце роботи після навчання [497, 10].

Проблеми пов'язані з направленням молодих фахівців на роботу та створенням матеріально-побутових умов були непоодинокими. Про це свідчило байдуже ставлення новоприбулих робітників до своїх посадових обов'язків. Часто вони й припускалися помилок, що нерідко призводили до браків і порушення безпеки руху поїздів. Фахівці, які не бажали лишатися працювати за місцем направлення, свідомо провалювали екзамени на самостійну роботу [292, 26].

Командно-адміністративна система намагалася вплинути на ситуацію, використовуючи перевірений метод – тиск. З метою виховання у молодих спеціалістів почуття відповідальності за роботу й виконання державних планів перевезень на залізницях практикувалось проведення конференцій, нарад, як окремо молодих спеціалістів, так і спільних з досвідченими спеціалістами. Наради й конференції проводились по відділеннях залізниці й охоплювали такі теми: "Роль та значення інженерів та техніків у виконанні рішень КПРС", "Передові методи праці на залізничному транспорті", "Раціоналізаторство та винахідництво", "Техніка майбутнього" тощо. Також інженерно-технічні робітники мали підвищувати свій "ідейно-політичний" рівень під час участі в теоретичних семінарах і гуртках мережі політпросвіти [301, 47].

Створювались ради молодих спеціалістів, які щомісячно проводили засідання. На них розглядалися питання участі спеціалістів

у суспільному житті, раціоналізаторстві, винахідництві й соцзмаганнях. Кожен член ради мав своє певне завдання, за яке відповідав. Він допомагав колегам у навчанні та на роботі, консультував їх і виступав із лекціями [301, 46].

Таким чином, у повоєнну добу відбулося становлення та функціонування розгалуженої системи підготовки кадрів масових професій і кваліфікованих робітників, яка в цілому задовольняла основні потреби залізничного транспорту республіки. Вона відігравала велику роль у формуванні кадрів залізничників, стала основним «каналом» поповнення галузі кваліфікованими спеціалістами з урахуванням перспектив і тенденцій розвитку залізничних магістралей.

Розвиток навчальних закладів різного типу, які готували залізничників, залежав від змін характеру праці та потреб у кваліфікованій робочій силі, викликаних впровадженням на транспорті досягнень науково-технічного прогресу. У зв’язку з цим зростало значення підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації спеціалістів, якості й ефективності системи навчання. Під впливом впровадження технічної реконструкції змінювалася структура підготовки кадрів, виділялися нові профілі й спеціальності, створювались нові навчальні заклади, а, отже, зростала їх кількість.

Однак система підготовки кваліфікованих спеціалістів була не єдиним важливим фактором науково-технічного прогресу. Рівень забезпеченості залізничного транспорту спеціалістами, які вміли застосовувати складну сучасну техніку, давав можливість розвивати виробництво на базі передових технологій. Проте партійно-радянське керівництво не забезпечило сталість другого фактору, а соціально-економічні стимули в закріпленні фахівців на залізничному транспорті поступились звичним “командно-адміністративним методам вирішення проблем”.

3.2. Матеріально-побутове забезпечення залізничників.

У роки окупації України німецькі загарбники зруйнували не лише шляхове господарство, але й соціально-побутову сферу залізничного транспорту. Так, лише на магістралях: Донецькій, Південно-Західній і Південній було знищено 953 капітальні житлові будинки. На Донеччині залізничники втратили більше 250 тис. кв. м. В цьому ж регіоні було повністю зруйновано 100 лікувально-санітарних і 1248 освітніх закладів. Руйнування соціальної сфери, труднощі відбудови зумовили досить скрутне житлове становище працівників залізничного транспорту, які в силу специфіки своєї роботи не могли мати житло далеко від залізниці. На умови праці та матеріальне становище залізничників впливали й недоліки в роботі підприємств робітничого забезпечення, їх обмежене юридичне становище, брак власних коштів та державних житлових кредитів.

Негативно позначились на умовах праці залізничників відсутність організованого забезпечення харчування, спецодягом, взуттям і товарами широкого вжитку. Надто високими були й також ціни на предмети першої необхідності.

В силу цього забезпеченість житлом було одним з основних компонентів, що визначало рівень матеріально-побутових умов життя робітників. Проте повоєнні руйнування, масова демобілізація, значне збільшення кількості робітників і міського населення в зонах промислового будівництва яке поглинало всі ресурси, а звідси і повільні темпи житлового будівництва не дозволяли суттєво покращити житлове становище залізничників і тягло за собою безліч інших побутових проблем і незручностей. Та й благоустрій багатьох

поселень, де проживали залізничники, перебував на вкрай низькому рівні.

Все це обумовило те, що побутові умови залізничників у перші повоєнні роки були вкрай важкими. Так, навіть керівні інженерно-технічні працівники 3-ї дільниці УБВР Ковельської залізниці мешкали в основному в невідремонтованих гуртожитках. На тапчанах замість матраців лежав мокрий очерет, який вже неодноразово використовувався, тому спати на ньому доводилось в одязі, не кажучи вже про відсутність простирадл і ковдр. Штукатурка в приміщеннях відставала, вікна були без скла.

Важливою життєвою проблемою залізничників було харчування. На дільницях працювали дві їдальні: одна для робітників, інша – для керівного складу. Перша, як правило, перебувала в антисанітарному стані, інша – була значно чистішою. До того ж в їдальнях не вистачало мила, халатів, рушників, посуду. Їжу працівникам доводилось вживати з бачків, вироблених із оцинкованого заліза. При цьому харчування залізничників не відповідало основним фізіологічним умовам, оскільки меню було здебільшого одноманітним. Воно включало лише пшоно, рідко картоплю, м'ясо, хоча воно було в складах підсобного господарства.

Слід відзначити, що потребували покращення на залізницях й об'єкти соціального призначення: школи та лікарні. Діючі на залізниці медичні заклади збереглися лише частково й не могли повністю забезпечити лікування працівників у необхідній кількості. Про це свідчила середня кількість ліжкомісць в лікарнях: при нормі вісім лікарняних ліжок на одну тисячу осіб їх було 2,4. Утримувати хворих у таких умовах було майже неможливо. Так, взимку в палатах використовували тимчасові грубки, пральні знаходились у непристосованих приміщеннях, замість ліжок використовували

дерев'яні тапчани. На окремих вузлових станціях медичні заклади буди й зовсім відсутні.

Не в кращому стані перебувала й житлова проблема залізничників, хоча її вирішення розпочалось вже у перші повоєнні роки. Так, у 1947 р. на Північно-Донецькій магістралі колективним договором було передбачено відновлення житла в кількості 14000 кв. м, проте відбудували лише 8140 кв. м або 58,1%. В іншому випадку – у 1947 р. на житлове будівництво Донецького залізничного округу було передбачено кошторисом 26 млн. крб., із вводом у експлуатацію 40,1 тис. кв. м площ. Однак на початку листопада цього ж року вдалось освоїти 13,8 млн. крб., 53% річного плану, й здати в експлуатацію 19,2 тис. кв. м, що становило лише 48% плану.

Отже, плани житлового будівництва у 1947-1948 рр. виконувались лише наполовину, а в 1949-1950 рр. й того менше – на 30-40%. Незабезпеченість житлом залишалася найболючішою проблемою для працівників залізничного комплексу [112,147].

Лише поступово, вже на кінець 1940-х рр. намітився ряд позитивних тенденцій. Так, розпочалось будівництво нових будинків облаштованих каналізацією, опаленням, водопостачанням. Щоправда їх частка в загальній структурі житлового фонду була незначною. Тому як правило можливість отримання квартир в таких будинках була лише у керівного складу залізниць. Однак суттєво поліпшилось облаштування гуртожитків: у кімнатах проживали не більше 5 осіб, покращилось меблювання кімнат ліжками, столами, тумбочками, стільцями. Більш суворим став контроль над санітарним станом гуртожитків. Практично всі гуртожитку були забезпечені необхідними комплектами білизни: простирадлами, наволочками, одіялами. Щоправда матраси й подушки набивались виключно соломою і все ще залишалось проблемою замінити в них стару струхлілу солому на свіжу.

Незважаючи на певний поступ житлові умови залізничників все ще залишались далекими від нормальних. Так, у 1952 р. на Донецькій залізниці було 261,3 тис. кв. м. житлової площі, з них у будинках, що належали дистанціям будинків та споруд 183,6 тис. кв. м. У них проживало 13 тис. залізничників, з них – 10 тис. чол. безпосередньо пов'язаних з рухом поїздів. Все ще гостро потребували житла 8 тис. працівників, з яких 5 тис. було безпосередньо пов'язано з рухом [150, 131]. Більш того навіть за офіційними даними на середину 1950-х рр. на Донецькій залізниці гостро потребували житла вже понад 9 тис. працівників і через десять років після закінчення війни [292, 40]. Тобто проблема не тільки не була вирішена, а й навіть загострилась.

Проте в 1956 р. Південтрансбуд план введення в експлуатацію нового житла виконав лише на 26%, в основному за рахунок об'єктів, які підлягали до здачі в 1955 р. Таке незадовільне становище пов'язане з виконанням планів житлового будівництва для залізничників пояснювалось тим, що ці об'єкти не вважалися першочерговими. Тому їх часто не забезпечували в достатній мірі ні будматеріалами ні робочою силою [290,54-55].

Проблеми із забезпеченням робітників залізничного транспорту житловою площею були пов'язані також і з існуючою системою розподілу квартир у новобудовах. Незважаючи на велику кількість житлової площі, яка щорічно вводилась в експлуатацію за рахунок власних капіталів залізниць, для робітників самих залізниць її лишалося мало. Так, відповідно до існуючих постанов уряду із загальної кількості житла, що вводилось в експлуатацію, залізниці віддавали до 60% різним нетранспортним установам: 10% – міськрадам, 10% – будівельникам, 10% – КЕЧ, 30% – демобілізованим офіцерам. Крім цього частину квартир доводилось віддавати на відселення жителів, будинки яких зносили для вивільнення будівельних майданчиків. Таким чином, при здачі в експлуатацію

приміром 80-тиквартирного будинку для розподілення серед залізничників залишалося лише 20-22 квартири. Таке становище було очевидно ненормальним і суттєво впливало наприклад на закріплення на залізничному транспорті кваліфікованих спеціалістів [317, 31].

Так, приміром молоді інженери і техніки, які поселялися в гуртожитках і залишалися в них на 5-6 років, не просто виказували незадоволення такими житлово-побутовими умовами, а й шукали різні способи залишити роботу на транспорті. Для покращення ситуації керівництво залізниць навіть зверталося до уряду з проханнями про звільнення на 5-6 років залізничного транспорту від виділення житла у новобудовах нетранспортним організаціям [317, 32].

Звичайно, що така ситуація у стратегічній галузі економіки України, в якій працювало понад 400 тис. осіб, не могла не турбувати партійно-державне керівництво УСРР (у 1955 р. на залізничному транспорті УРСР працювало 409 тис. осіб) [70, 154]. Вже з другої половини 1950-х рр. намітились тенденції, які свідчили про покращення загальної ситуації.

Зокрема значно активізувалися заходи з поліпшення житлово-побутових умов працівників залізниці, в тому числі сімейних, які проживали у гуртожитках. У переважній більшості гуртожитків було проведено суттєві ремонтні роботи. Вони були поповнені значною кількістю м’якого і жорсткого інвентаря [288, 55]. Більш того, до 1960 р. 95% всіх будинків, які перебували в дистанції будівель і споруд було перебудовано з казарменого типу на квартирний [300, 83]. Посилився і контроль. Так, у 1962 р. широка комісійна перевірка стану залізничних гуртожитків, кімнат відпочинку поїздних бригад, їдалень та хлібопекарень встановила, що подолання недоліків не залежить лише від залізниць, а є наслідком хронічної нестачі коштів, що стримує належне поповнення постільної білизни, кухонного інвентарю та інших речей [304, 96]. Подібні перевірки стали нормою.

На всіх відділеннях залізниць за участю громадськості здійснювалась перевірка стану гуртожитків та кімнат відпочинку поїздних бригад, в яких їх члени відпочивали після досягнення кінцевого пункту маршруту перед тим як паровоз для слідування у зворотньому напрямку [310,89].

Наступний етап роботи по поліпшенню житлово-побутових умов залізничників припадав на другу половину 1960-х рр. На виконання рішення Колегії Міністерства шляхів сполучення від 26 січня 1967 р. на залізницях були проведені заходи з покращення проживання залізничників та їх культурно-побутового обслуговування [315,126].

В усіх вагонних депо було організовано прання та ремонт спецодягу та взуття, був створений оборотний спецодяг для його своєчасного прання й ремонту. Так, на Донецькій залізниці, де діяли 32 гуртожитки, їх приміщення були забезпечені телебаченням, радіо, пересувними бібліотеками, були обладнані спеціальні кімнати для тих, хто навчався [316, 82]. Лише на Південно-Західній залізниці у 1966-1967 рр. для цих цілей було витрачено понад 100 тис. крб. [315, 127]. Тут діяло 25 стаціонарних робочих гуртожитків, в яких проживали 2644 осіб, у тому числі 1047 осіб молоді віком до 25 років [315, 126].

Проте реальний стан багатьох з них лишався незадовільним. Наприклад, на Львівському вузлі у 1967 р. було 189 переобладнаних під житло вагонів, в яких проживало 1476 чол. [315,127]. А гуртожиток дистанції шляху Підзамчев Львівської залізниці, як вказувалося в офіційному звіті, розташовувався у “ветхому будинку, там не створено навіть самих необхідних побутових умов – немає кухні, їдальні, душових” [315, 127].

Слід спеціально зазначити, що вже на початку 1960-х рр. різко зросли темпи житлового будівництва. Так, коли в 1956 р. на Південно-Західній залізниці було введено в експлуатацію 9113 кв. м.

житлової площі та введені в експлуатацію 2 гуртожитки на 100 чол. кожен [288, 55], то в 1965 р. на цій же залізниці було побудовано та введено в експлуатацію 224 тис. кв. м. житлової площі та на 2065 місць розширена мережа дошкільних закладів [312, 90]. Лише на одному Коростенському відділенні Південно-Західної залізниці було ведено в експлуатацію 3848 кв. м. жилої площі, надано 124 квартири родинам залізничників [312, 90].

Цей процес відбувався повсюдно. Вже на рубежі 1950-х – 1960-х рр. активізувалось житлове будівництво на всіх залізницях республіки. Так, у 1961 р. лише на Одесько-Кишинівській залізниці було введено в експлуатацію понад 26 тис. кв. м. Було й зведено ряд гуртожитків для самотніх робітників, Так, приміром у депо Миколаєва та Херсона – на 60 осіб, в НГЧ-4 – на 50 [317, 43].

По Придніпровській залізниці у 1962 р. здано в експлуатацію понад 32 тис. кв. м. житла для працівників. Лише за рахунок фондів відділень дороги було побудовано ще 23 будинки на 140 квартир площею понад 4,5 тис. кв. м. Слід також зазначити, що паралельно було також відремонтовано ще понад 30 тис. кв. м. житлової площі. Проводивсь ремонт гуртожитків, бригадних будинків, побутових закладів. Допомога матеріалами і технікою надавалась індивідуальним забудовникам, які звели 323 будинки площею понад 14 тис. кв. м. В цілому протягом цього року було надано житлову площу в залізничних будинках 1598 працівникам дороги, в тому числі 135 інженерам та технікам, з них – 46 молодим спеціалістам [306, 87].

Отже, становище поліпшилось, але до повного вирішення було ще дуже далеко. Так на тій же Придніпровській залізниці у тому ж 1962 р. ще потребували житла 5238 робітників, з них особливо гостро – 1978, у тому числі 135 інженерів та техніків [306, 87].

Про позитивні зрушення свідчив і стан справ із забезпечення залізничників житлом на Донецької залізниці. В 1967 р. житловий

фонд цієї залізниці складав 800 тис. кв. м., середня площа на 1 мешканця становила 7,6 кв. м., що перевищувало мінімальну житлову площу Донецької області на 1.6 кв. м [316, 81]. Це свідчило про значні зрушення у даній сфері.

Не було належно вирішене житлове питання. Так, на Південно-Західній залізниці в 1962 р. було забезпечено житлом 1598 робітників, проте ще понад 5 тис. потребували житла [306, 87]. Серед 5 тис. робітників Придніпровської залізниці, які потребували житла на початку 1960-х рр., 2294 з них проживали в аварійних будинках та бараках [303, 125]. На початку 1962 р. лише на Одеському вузлі 1563 родини залізничників потребували житла [317, 43].

У таких умовах керівництво галузі змушене було шукати додаткові можливості. Одним з варіантів вирішення житлової проблеми стало заохочення індивідуального будівництва. З цією метою активізувалась практика підтримки залізничників, які самостійно бралися до будівництва житла. Робітникам надавалася допомога в придбанні будівельних матеріалів для індивідуального будівництва та ремонту [315, 126]. Підприємствами та відділами робочого постачання залізниці індивідуальним забудовникам виготовлялись будівельні деталі й виділявся транспорт. Це давало відчутні результати.

Виділялись і кредити на будівництво. Так, на Придніпровській залізниці індивідуальним забудовникам у 1961 р. було видано понад 237 тис. крб. позик. За їх допомогою було збудовано 358 будинків площею 15070 кв. м. [303, 124].

Велось також будівництво господарським способом. Так, у 1967 р. робітники вагонного депо ст. Львів власними силами господарським способом побудували 129-тиквартирний житловий будинок [315, 129].

Загалом обсяги робіт з індивідуального будівництва та ремонту та господарським способом були значними на залізничному транспорті в 1960-х роках значно зросли. Так, вже в 1960 р. на Південній залізниці було введено в експлуатацію житла: за рахунок капітального будівництва – 24487 кв. м., господарським способом – 10671 кв. км., індивідуальним будівництвом – 22110 кв. м. [300, 7].

Важливим фактором розвитку соціальної сфери залізничного транспорту було забезпечення працівників галузі закладами харчування. Слід відмітити, що в кількісному відношенні таких закладів було чимало. Так, на Донецькій залізниці вже наприкінці 1940-х рр. було зареєстровано: їдалень – 92, хлібопекарень – 28, магазинів – 221. Усього на дорозі працювало 639 об'єктів громадського харчування. З іншого боку якість надання послуг для залізничників була низькою, а санітарний стан цих закладів не відповідав нормам. Наприклад, на станції Должанська Дебальцевського відділення цієї ж залізниці їдальня розташовувалась у житловому будинку. Її штат не був забезпечений спеціальним одягом, страви готувались несмачно, в раціоні були відсутні зелень і овочі. Навіть хліб випікався з неякісного борошна, оскільки його якістю ніхто не переймався. Мали місце недодачі, обвішування, обмірювання і грубе ставлення до залізничників з боку працівників їдалень.

Низька якість обслуговування закладами харчування підтверджувалась численними випадками й по інших залізницях. Зокрема в звіті профспілкової комісії на Вінницькій залізниці у жовтні 1947 р. зазначалось, що "якість приготування обідів ще дуже низька. В багатьох їдальнях не вистачало тарілок, ложок, ножів, виделок, продуктів. По плану мало бути закладено на зимове зберігання 2800 тонн картоплі, а було – 756. Додатково відділ робітничого постачання направив заявку Облторгвідділу на

отримання 2336 тонн картоплі. Задовольнили її лише на 506 тонн" [315, 130].

З метою покращення продовольчого забезпечення працівників залізничних доріг, адміністрація й органи місцевої влади вдавалися до різних способів. Так, на Ковельській залізниці при управлінні робітничого постачання дороги був заснований радгосп, який мав забезпечити необхідними продуктами робітників і службовців залізниці. В його розпорядженні знаходилося 474,3 га землі, виробничі й житлові приміщення.

В подальшому харчування залізничників дещо поліпшилось, а мережа закладів продовольчого та побутового забезпечення значно зросла. Постійно курсували вагони-лавки з хлібом, на лінійні станції виїжджали вагони з промисловими та продуктовими товарами. Працювали також пересувні кухні та їдальні, в яких вартість комплексного обіду становила 40-45 коп. У багатьох лінійних машинних станціях гарячі обіди працівники навіть отримували на місцях своєї роботи [315, 130].

Позитивні зрушення у справі харчування залізничників дедалі частіше підтверджувались конкретними фактами. Наприклад, для обслуговування залізничників, які працювали на лінії Одеської залізниці курсувало 16 вагонів-лавок, 2 керосинові цистерни, 12 вагонів для розвезення хлібу. Було також організовано 80 пунктів гарячого харчування, на робочих місцях були створені 83 дрібні продуктові магазини без продавців. У 1961 р. було відкрито ще 47 нових підприємства побутового обслуговування залізничників [317, 43]. Всього з 500 магазинів, які знаходились у підпорядкування Одеської залізниці, 295 розташовувались на лінійних станціях. Працівникам ліній у 1960-х рр. у середньому продавалося товарів на суму 55 млн. крб. [285, 77].

На іншій залізниці – Придніпровській – у 1962 р. було відкрито 24 нових магазини, 3 їдальні, 1 пекарня, 5 побутових підприємств. Більшість з них знаходилась на лінійних станціях. Для покращення обслуговування залізничників було здійснено 12 виїздів поїздів-універмагів, організованих в лінійно-шляхових будинках [306, 87].

У цьому ж році на Південно-Західній залізниці план роздрібного товарообігу було виконано на 106,2%, план обороту громадського харчування – на 105,1%, промисловими побутовими підприємствами – на 111,5%. Усього залізничникам за рік було продано товарів на 1185000 крб., що дозволило в майбутньому збільшити кількість магазинів [304, 96].

Значно більшою за розмірами була мережа закладів харчування Донецької залізниці. Постачання продовольчих і промислових товарів для залізничників у 1967 р. забезпечували 9 відділень робітничого постачання, 622 магазини, 92 столові та кафе, 21 хлібопекарня [316, 81].

Незважаючи на збільшення кількості підприємств торгівлі та громадського харчування на залізницях, поліпшення рівня обслуговування працівників відбувалось вкрай повільно. Якісні показники роботи підприємств торгівлі та громадського харчування помітно відставали від їх кількісного зростання. Така тенденція була наслідком кількох причин. По-перше, величезну за кількістю підприємств мережу закладів торгівлі й харчування було складно забезпечити продовольством і товарами високої якості. По-друге, не оминули їх і деякі загальні недоліки, характерні для всієї торгівлі та громадського харчування країни: недостатній розвиток матеріальної бази підприємств, невисока якість продукції, що випускалась і реалізовувалась, часті перебої у постачанні. Тим не менш, у середині 1960-х рр. відбувалось поступове зменшення розриву між якісними

характеристиками роботи дорожніх підприємств і харчування та кількісними характеристиками їх розвитку [316, 81].

Значна увага з боку керівництва транспорту республіки приділялася розвитку й вдосконаленню роботи з організації дозвілля залізничників. Мережа закладів культури була достатньо розвинутою. Так, лише у Донецькій залізниці в 1967 р. нараховувалось 25 палаців культури і клубів [316, 81]. Та й загалом на лінійних станціях залізниць регулярно працювали вагони-клуби, що здійснювали культурне обслуговування лінійних залізничників і їх родин [310, 89].

Вся культпросвітна робота була підпорядкована основній ідеологічній установці спрямованій на виховання «нової людини» – людини комуністичного суспільства, всебічно розвинутої і «вмілої до всього». В основу такого виховання та просвіти залізничників були покладені праця та трудові традиції, які постійно пропагувались у літературі, періодичній пресі, лекційній роботі та кінофільмах. Тому й не дивно було, що майже весь вільний час робітників був присвячений трудовому вихованню. Така тенденція була не випадковим винаходом керівних органів управління культури. Розгорнута на транспорті модернізація вимагала колосальної самовіддачі й докладання зусиль: як фізичних, так й інтелектуальних. У зв’язку з цим організація та проведення побуту робітників була підпорядкована одній меті – мобілізації трудових ресурсів з усіма їх знаннями та вміннями для активної участі в модернізації транспорту.

Проте незважаючи на суттєвий поступ, вже наприкінці 1970-х рр. наявна мережа культурно-освітніх закладів залізниць не могла кількісно охопити всіх працюючих. З цього приводу заступник голови Ради Міністрів УРСР В. Масол у листі до керівництва СРСР зазначав: “У Київському залізничному вузлі на початку 1980 р. знаходилось 150 підприємств та організацій залізничного транспорту, в яких працювало 50 тис. чол. Але через відсутність Палацу культури не

було можливості організувати на належному рівні культурно-масову та виховну роботу” [344, 29]. Такі статистичні дані давали привід стверджувати про значні організаційні прорахунки в кульпросвітній роботі на залізницях.

Важливою складовою соціального забезпечення працівників залізничного транспорту була організація медичного обслуговування. У повоєнний період воно вимагало посиленої уваги з боку керівництва зважаючи на вкрай тяжкі умови житла, побуту й праці залізничників, що створювали загрозу епідемій: антисанітарні умови у бараках та землянках, відсутність санітарних норм проживання людей, труднощі з водопостачанням та організацією регулярного харчування.

Тому Міністерством шляхів сполучення вже в 1946 р. були прийняті перші серйозні заходи спрямовані на оздоровлення залізничників України. Сума їхніх асигнувань становила 8937 тис. крб. і розподілялась по залізницях наступним чином: Південна – 325,7 тис., Північно-Донецька – 101,2 тис., Південне-Донецька – 243,1 тис., Сталінська – 152 тис., Південно-Західна – 130 тис., Вінницька – 207,7 тис., Одеська – 36,5 тис., Львівська – 277,6 тис., Ковельська – 63,2 тис. Однак, значні суми коштів так і не було освоєно чи використано за цільовим призначенням. Наприклад, у цьому ж році на Північно-Донецькій залізниці працювало 146 лікарів при штатному розписі в 312. В УРСР ситуація залишалась куди ще гіршою – загальна забезпеченість середнім медперсоналом становила 546 при потребі 61234 [373, 5].

У 1950 р. на 1000 працівників залізниць та їх родин припадало лише 4,3 ліжка в лікувальних закладах. Один лікар обслуговував у середньому 400 осіб, тоді як у звичайних медичних закладах – 316 чол. [373, 5], [374, 44].

Звичайно, недоліки медичного обслуговування на залишались без наслідків. Зокрема в 1950 р. лікувальні заклади Південно-Західної залізниці провели перевірку стану здоров'я залізничників, де було оглянуто 15241 працівників, з яких було визнано непридатними до роботи на залізниці 868 або 5,7% [373, 31].

Труднощі в роботі лінійних лікарень багато в чому були пов'язані й з відсутністю достатньо кваліфікованих кадрів [373, 44]. З об'єктивних причин медичний персонал, який направлявся на роботу в лікарні залізничного транспорту, важко було втримати через невирішеність комплексу проблем насамперед житлового характеру. Наприклад, у 1961 р. на Одеську залізницю прибули 71 лікар і 84 медпрацівника з середньою спеціальною освітою, тоді як звільнилось – 53 і 113. Серед причин відтоку кадрів були: сімейні обставини – 15 і 53, за власним бажанням – 11 і 12, хвороби й вихід на пенсію – 19 і 22, навчання – 3 і 3, переведення на іншу роботу – 3 та 20, інше – 2 та 3 [317, 39].

Характерним було й те, що в 1950-х рр. лікарі, які працювали у медичних установах залізниці, часто поєднували посади [375, 3]. Такі випадки стали результатом впровадження виробничого та дільничного принципів обслуговування населення, за яким лікарі мали працювати і в лікарні, і в поліклініці для залізничників або ж поліклініці та на дільниці [373, 5]. Так, у 1961 р. на Одеській залізниці за штатним розписом повинні були працювати 680 лікарів, тоді як фактично їх налічувалось 550. З них 171 лікар виконували обов'язки за сумісництвом, а 27 взагалі працювали ще й в інших цивільних медичних закладах [317, 38].

Негативно позначилось на медичному обслуговуванні працівників й організаційні зміни на залізницях. Так, у 1953 р. довелося скоротити велику кількість лікарських закладів колишньої Вінницької залізниці, передані після реорганізації Південно-Західній через застарілість

обладнання, інвентарю та й часом самих приміщень, де вони розміщувались [377, 9].

Всі вищевказані обставини вимагали підвищення уваги керівництва залізничного транспорту до покращення медичного забезпечення працівників галузі. Зважаючи на це в середині 1950-х рр. було розпочато реорганізацію лікарських амбулаторій на невеликих станціях УРСР, які не мали необхідного контингенту для обслуговування, у медпункти й лікарських пунктів при вагонних депо у фельдшерські пункти. Відбувалось також укрупнення залізничних лікарень.

З метою покращення медичних знань періодично проводились дорожні семінари та конференції лікарів і середніх медпрацівників. У свою чергу для залізничників проводились заходи санітарної агітації та пропаганди, бесіди й лекції на медичні теми [317, 39].

Завдяки таким крокам рівень медичного обслуговування працівників значно зріс. Збільшення штату медперсоналу відбувалося за рахунок розширення мережі лікувальних установ, зміцнення мережі медичного обслуговування дітей, посилення педіатричних закладів.

До середини 1960-х рр. практично всі дорожні та стаціонарні поліклініки були забезпечені складним діагностичним і лікувальним обладнанням, яке давало змогу здійснювати всі види лікування і періодично проводили профілактичні заходи. Система охорони здоров’я на залізничному транспорті за рівнем свого розвитку й організації роботи стала на порядок вищою ніж в інших галузях народного господарства. Так, на балансі Південно-Західної залізниці в середині 1950-х рр. перебувало 219 лікувально-профілактичних, санаторних і дитячих закладів різних типів, у тому числі 15 лікарень, 40 лінійних амбулаторій, 50 лікарських та фельдшерських пунктів, 41 фельдшерсько-акушерський пункт (див. Додаток Й) [379, 2], [378, 2]. У майбутньому їх кількість продовжувала зростати – в 1960 р. на

балансі цієї ж залізниці налічувалось вже 235 лікувально-профілактичних, санітарних і дитячих закладів [380, 2].

З іншого боку, збільшення мережі медзакладів залізниць вимагало й відповідного асигнування. Тому мали місце й часті перебої у їхньому фінансуванні, що призводило до зростання заборгованості через відсутність коштів на рахунках лікувально-санітарних і дитячих закладах [378, 9].

Позитивно позначилось на зниженні захворюваності працівників галузі створення системи профілактики попередження захворювань і оздоровлення населення. З цією метою профільні та профспілкові органи брали активну участь в організації оздоровлення та відпочинку робітників. Путівки в оздоровчі заклади отримували переважно робітники та передовики виробництва. Наприклад, у 1956 р. на Донецькій залізниці було оздоровлено за рахунок путівок у санаторіях і будинках відпочинку 7058 працівників [292, 37]. До того ж у оздоровчих таборах могли відпочивати щороку до 10 тис. дітей працівників цієї залізниці [316, 81].

Поступово зростало й фінансування оздоровлення і курортних путівок. Так, Донецька залізниця виділила на оздоровлення умов праці в 1965 р. 782,2 тис. крб., у 1966 р. – 915,5 тис. крб., 1967 р. – 934,5 тис. крб. [316, 82].

Про позитивні зрушення свідчили покращення умов праці. Працівники здебільшого вже діставались роботи не самотужки, а в обладнаних автомашинах або автобусами [315, 130]. На дистанціях шляхів зводилися кімнати для обігріву та прийому гарячої їжі. Навіть у літній період для лінійних робітників виділялися палатки від дощу.

Для полегшення умов праці вантажників й інших працівників механізованих дистанцій вантажно-розвантажувальних робіт у середині 1960-х рр. була проведена робота по впровадженню механізмів. Так, у 1965 р. на Південно-Західну залізницю надійшло 62

механізми, в тому числі: 11 автонавантажувачів, 11 електрокранів, 16 акумуляторних навантажувачів, 10 транспортних навантажувачів. Крім того, залізниця отримала додатково 8 автомашин і 3 моторолери для перевезення людей на місце роботи та доставки матеріалів [312, 90].

Потужним перетворюючим фактором у соціальній сфері залізничного транспорту стала електрифікація. В середині 1960-х рр. електроенергією були повністю забезпечені весь житловий фонд і об'єкти соціального призначення транспорту, проведені роботи з оснащення стрілочних вказівників ручних стрілок електроосвітленням, посилено освітлення робочих місць на багатьох станціях [310, 1]. Електрифікація соціальної сфери транспорту в значній мірі покращила умови праці робітників і техніку безпеки.

Питання покращення умов праці жінок привертало й увагу керівництва. Зокрема в квітні 1963 року відповідно до наказів МШС на залізницях було проведено ретельну перевірку стану умов праці жінок, які працювали на підприємствах залізниць. Так, лише на Одеській залізниці в 1963 р. працювало 32186 жінок, з яких: у господарстві руху – 3177, локомотивному – 1874, путьовому – 4430, вагонному – 3262, вантажному – 2332, пасажирському – 1363, у зв'язку – 949, службі будов – 1350, ДОРУРСі – 4135 [309, 71].

Для організації таких перевірок створювались комісії з представників адміністрацій і профспілкових організацій. У результаті були виявлені неодноразові факти порушення умов праці жінок. Так, жінки на лініях працювали з електрошпалопідбійниками вагою до 20 кг і більше. Їх також залучали до укладання шпал вагою 60-70 кг. Часом жінки працювали й на посадах кочегарів стаціонарних установок опалювальної системи з твердим паливом [309, 72].

Відповідно до наказів Міністерства шляхів сполучення на підприємствах залізниці в середині 1960-хрр. почали здійснюватись заходи з покращення умов праці жінок на виробництві. Їх намагались звільнити від змінних чергувань і переводити на денну роботу, не пов'язану з важкою фізичною працею [312, 67]. Так, вагонне депо Шепетівки у 1962-1966 рр. перевело 30 із 36 жінок, які працювали станційними смазчиками, на полегшені роботи. До того ж для полегшення праці жінок-прибиральниць виробничих приміщень на вокзалах відділень станцій Жмерінка, Вінниця, Хмельницька використовувались поломийні машини, електропилососи й інші механізми. Ще в одному вагонному депо –станції Києва – для жінок, які працювали у малярному цеху, був встановлений 6-годинний робочий день. Вони забезпечувались повноцінним харчуванням і спецодягом. Жінки, які раніше працювали кочегарами концепропитки в цьому депо, були переведені на полегшені роботи, не пов'язані з роботою у нічний час. На дистанціях сигналізації і зв'язку жінки, які працювали на телеграфно-телефонній станції у три зміни, були переведені на двозмінну роботу – у денний та вечірній час, а також звільнялися від нічних чергувань [312, 68].

З метою поліпшення умов праці жінок виходили спеціальні інструкції, в яких заборонялося їх допускати до важких робіт. Такими інструкціями заборонялось ручне навантаження, вивантаження, транспортування шпал, колій, хрестовин [312, 68].

Одним із основних показників рівня матеріального становища забезпечення робітників галузі була заробітна плата. Традиційно темпи збільшення заробітної плати працівників галузі відставали зростання виробничих показників роботи залізничного транспорту. Так, у 1962 р. обсяг роботи на залізницях збільшився на 8,7%, продуктивність праці – 8,7%, а фонд заробітної плати – лише на 1,8% [306, 80].

Однак, цього ж року відбулося упорядкування ставок заробітної плати для працівників галузі. В результаті зарплатня залізничників в середньому на 1 робітника зросла на 12,3% [305, 64], [317, 43].

Підвищення оплати праці більшої частини робітників транспорту – робітників масових професій і некваліфікованих працівників – було одним з основних досягнень модернізації соціальної сфери. Такі заходи дозволили покращити рівень прожиткового мінімуму робітників, престиж їхньої праці. Так, у 1967 р. зарплата робітникам дистанції шляху у порівнянні з 1966 р. зросла на 3 крб. і складала в середньому 81,1 крб. Робітники лінійних машинних станцій стали отримувати 83 крб. замість 81, щебеночних заводів – 101 замість 97 [315, 130].

Слід зазначити, що досягнення модернізації залізничного транспорту відбувалось за рахунок зниження рівня життя робітників високої та середньої кваліфікації, мінімальне підвищення оплати праці яких не передбачалось і не здійснювалось майже протягом усього періоду. В результаті цього стала назрівати тенденція до зближення заробітної плати кадрів масових професій і інженерно-технічних спеціалістів.

Однак, у цілому статистичні дані свідчили, що спостерігався розрив у оплаті праці робітників однорідних спеціальностей, посилювалась зрівнялівка, а в окремих категоріях робітників знижувався заробіток [139, 131]. Наприклад, у 1956 р. у паровозному депо станції Коростень середня зарплата машиніста місяць складала 1793 крб. у місяць, помічника машиніста – 1060 крб., кочегара – 849 крб., слюсаря з ремонту паровозів – 1204. Хоча з метою стимулювання окремо до зарплати працівникам виплачувались кошти за вислугу років, безаварійну роботу, якісний ремонт паровозів і економію палива [289, 56].

Інтенсифікація соціалістичного змагання, поява “героїв праці”, стахановців також впливала на розміри та систему оплати праці, що призводило до збільшення розриву в зарплаті між “передовиками” й іншою частиною працівників. Лише на одному Коростенському відділенні Південно-Західної залізниці в 1965 р. у порядку заохочення робітникам і службовцям з директорського фонду було виділено понад 100 тис. крб., що позитивно впливало на їх матеріальне благополуччя [312, 91]. В іншому випадку, у локомотивному депо Конотоп 45 робітникам були підвищені розряди, а 38 – присвоєні первинні розряди [312, 91].

Відбувались позитвні зміни також у системі оплати праці залізничників. У 1971 р. 55% робітників Укрпромтрансу працювали на відрядній преміальній системі оплати праці, інші – на тимчасово-преміальній. У порівнянні з 1970 р. кількість відрядників збільшилась на 27,5%, а тимчасових – зменшилась на 1,3% [492, 147].

Характерною тенденцією у сфері виплати зарплат був нижчий розмір середньомісячних зарплат залізничників порівняно з зарплатами працівників інших видів транспорту. (див. Додаток К). Так, якщо в 1965 р. середня зарплатня залізничника становила 91,4 крб., то працівника автомобільного транспорту – 96,3 крб., водного – 117,5 крб. Також зарплати залізничників були нижчими ніж у працівників промисловості та будівництва, що впливало на загальний престиж професії.

Таким, чином, у повоєнний період матеріально-побутові проблеми залізничників вирішувались значно повільніше виробничих. Однак, вже з другої половини 1950-х рр. ситуація стала змінюватись на краще. Керівництво галузі намагалось приділяти значну увагу проблемам покращення матеріального становища та побуту робітників залізничного транспорту: соціальному страхуванню, організації оплати праці та забезпечення працівників житлом. Такі

заходи були спрямовані насамперед на стимулювання якісної праці робітників.

Поряд із цим були й прорахунки в матеріальному і житловому забезпеченні працівників залізничного транспорту. Як наслідок, заробітна плата залізничників все ж залишалась нижчою, ніж в інших галузях промисловості та навіть інших видах транспорту. Та й незважаючи на те, що капітальні вкладення у житлово-комунальну сферу постійно зростали та розширювалось, індивідуальне будівництво житла й плани по зведенню багатьох об'єктів здебільшого не виконувались.

Водночас значну увагу з боку керівництва галузі привертало питання охорони здоров'я залізничників. Відповідно до цього були прийнято ряд заходів щодо покращення медичного обслуговування робітників: широко розгорталась лікувально-профілактична робота на підприємствах, вводилися в експлуатацію поліклініки й амбулаторії для робітників, спостерігалося зростання медико-санітарної мережі. З іншого боку, розвиток мережі лікувальних закладів не відповідав вимогам життя і не встигав за зростанням кількості робітників, недостатнім було фінансування, не вистачало медичних кадрів.

3.3. Прояви соціальних прорахунків у роботі з трудовими ресурсами галузі: плинність кадрів та порушення трудової дисципліни

Професійне життя залізничників у післявоєнний період обумовлювалось специфікою роду професій і посадових структур. Важке соціально-побутове становище й умови праці створювали напружену атмосферу серед низових працівників залізничного транспорту, вимагали самообмеження в галузі споживання

матеріальних благ. Сумлінне виконання усіх вказівок і робоча дисципліна були обов'язковими для робітників, найменше порушення яких каралося адміністраціями станцій. Подібні тенденції були характерні для всіх галузей промисловості та транспорту. На практиці це означало, що фактично працівники ставали закріпленими за місцем роботи. Такі жорсткі заходи вважалися припустимими у повоєнні роки відбудови. Однак, вже в середині 1950-х рр. ситуація вимагала суттєвих змін, загрожуючи соціальним вибухом на стратегічних напрямках народного господарства.

З метою запобігання ускладнення ситуації, партійно-державне керівництво УРСР змушено було піти на поступки й 25 квітня 1956 р. вийшов Наказ Президіуму Верховної Ради "Про скасування судової відповідальності робітників та службовців за самовільне залишення підприємств та установ та за прогул без поважної причини". Пом'якшення тиску на працівників на законодавчій основі відразу дало свої результати. Після затвердження наказу значна кількість висококваліфікованих спеціалістів, які закінчили Ленінградський, Московський, Тбіліський інститути почали подавати заяви про звільнення із залізниць УРСР. Так, у 1956 р. із Донецької залізниці виїхали в Ленінград 11 інженерів-зв'язківців. На цій же залізниці заступник начальника Слов'янської дистанції Філіпов і його дружина – старший інженер дистанції – при хороших житлових умовах (двокімнатна квартира з опаленням і зарплатнею на двох понад 2,5 тис. крб.) виїхали до Ленінграду, покинувши все. Такі приклади були не одиничними. Тому відділ кадрів залізниці в своєму звіті просив Головне управління кадрів Міністерства шляхів сполучення з метою зменшення плинності кваліфікованих кадрів і закріплення інженерів і техніків на Донецькій залізниці при розподіленні молодих спеціалістів направляти на роботу тих, хто закінчив ближче розташовані профільні освітні заклади на території УРСР –

Дніпропетровський, Харківський, Ростовський інститути та Слов'янський, Ворошиловградський, Артемівський і Ясиноватський технікуми [292, 22].

Після виходу наказу про скасування судової відповідальності кількість випадків самовільного залишення виробництва зменшилась, але зросло й число звільнень за власним бажанням. Наприклад, якщо на тій же Донецькій залізниці протягом I кварталу 1956 р. звільнилось за власним бажанням 891 працівник, то у II – 1548, III – 2803, IV – 2297 [292, 40].

Заяви про звільнення писали не лише спеціалісти, невдоволені своїм направленням, а також робітники, які отримували низьку заробітну плату. В результаті цього в 1956 р. звільнення за власним бажанням зросли на 85% у порівнянні з попереднім роком [291, 27].

У подальшому кількість звільнень працівників залізниць УРСР з різних причин продовжувала неухильно зростати. Наприклад, на Придніпровській залізниці наприкінці 1950-х – на початку 1960-х рр. щороку звільнялось 11-12 тис. осіб, що становило 18-21% від загального числа працюючих (див. Додаток Л). Так, у 1962 р з Придніпровської залізниці звільнилося 11091 чол., що складало 18,1 % від числа працюючих. Серед причин звільнень називалися наступні: за власним бажанням – 6235, навчання або служба в армії – 2795, скорочення штату – 1556, прогули та порушення – 307, інші причини – 198 [306, 82].

Схожа картина спостерігалася й на інших залізницях республіки. На Одеській залізниці в 1961 р. звільнилось з роботи 12996 осіб або 22%, з яких за власним бажанням – 6181 або 10% від усіх працюючих на залізниці (див Додаток М). Отже, статистичні дані підтверджували, що найчастіше залізничники звільнялись саме за власним бажанням.

Звільнення за власним бажанням працівників керівництво залізниць намагалось виправдати різними способами. Зокрема

зазначалось, що звільнення брали в основному жінки з необхідністю догляду за маленькими дітьми чи хворими, та які не могли помістити дітей у дитсадки, переїжджали до чоловіка, не були забезпеченні житлом або шукали легшої роботи [306, 83].

Дійсно, серед жінок, що звільнялись за власним бажанням, наприклад, на Південній залізниці в 1966 р. 35% мали дітей дошкільного віку, 31% – дітей шкільного віку, 16,1% жінок переїхали до місця роботи чоловіка, 26,4% були незадоволені умовами праці та відпочинку (змінна, важка, брудна робота), 28,8% – житлово-побутовими умовами (неможливість влаштувати дітей у дитячі садки, віддаленість житла від місця роботи) [314, 48].

Загалом наявна мережа дошкільних закладів при залізницях не могла повністю забезпечити зростаючу в них потребу. Тому всі яслі та дитячі садки залізниць були переповнені. Так, на Одеській залізниці в 1963 р. до дитсадків було прийнято 6300 дітей при максимальному наповненні в 4727. Крім цього батьки пізніше подали ще 2970 заяв, з яких було задоволено лише 705 [309, 72]. Мали місце випадки, коли матері брали з собою у поїздки дітей, не маючи можливості залишити їх без догляду.

Існували й інші фактори, що впливали на звільнення залізничників. На підтвердження цього начальник Південно-Західної залізниці П. Кривонос ще в 1956 р. називав такі причини плинності кадрів: недостатнє забезпечення робітників провідних професій житлом, низькі тарифні ставки постових стрілочників, лінійних робітників й інших низькооплачуваних професій [288, 57]. Отже, численні звільнення працівників на залізницях перш за все були пов’язані з житловою проблемою та низьким рівень заробітної плати, що давали про себе знати і в наступні роки.

Важлива інформація щодо плинності трудових кадрів містилась у звітах залізниць про роботу з кадрами. Так, результати звіту Одеської

залізниці в 1961 р. свідчили, що спонукальними причинами тих, хто звільнився за власним бажанням – 6181 осіб – були наступні: важка фізична праця –1381, відсутність житла – 1201, низька зарплатня – 976, перехід на роботу в колгоспи – 799, зміна місця проживання – 596, догляд за дітьми – 494, стан здоров'я – 171, перехід на іншу роботу – 224, відсутність дитсадків – 102, інше – 234 [317, 44].

Варто зазначити, що вже через 2 роки – у 1963 р. – пропорція серед причин звільнення дещо змінилась. Вони були наступними: за власним бажанням – 6957 осіб, низька зарплата –1296, відсутність житла – 1265, перехід на іншу роботу – 1067, зміна місця проживання – 690, догляд за дітьми – 543, відсутність дитсадків – 499, важка фізична праця – 456, перехід на роботу в колгоспи – 234, стан здоров'я –107, без пояснення причин звільнення – 800 [309, 78].

Схожа ситуація спостерігалась у 1960-ті рр. і на інших залізницях. Так, на Південно-Західній залізниці в 1962 р. основними причинами звільнень були важкі житлово-побутові умови працівників, віддаленість їх місця проживання від лікувальних закладів, шкіл і роботи, а також незадовільна оплата праці [306, 85]. У звітах станцій інших вузлів – Львівського, Чернівецького, Станіславського – вказувалось, що відтік кадрів став результатом здійснення упорядкування зарплати між робітники транспорту, особливо з числа низькооплачуваних. Тому вони намагалися знайти краще оплачувані роботи в інших галузях промисловості [301, 67]. Зокрема, значна частина звільнених за власним бажанням працівників влаштовувалась на роботу у вугільну промисловість, де були кращими матеріальні та житлово-побутові умови [292, 40].

Ще на одній залізниці – Південній – у 1965 р. за власним бажанням звільнилось 2864 працівників. Серед причин звільнення називались такі: низька зарплата – 2062, перехід на іншу роботу –

1864, відсутність житла – 692, відсутність місць у дитячих садках – 142, піклування про малих дітей – 94 [311, 51], [308, 39].

У другій половині 1960-х рр. в УСРР серед основних причин звільнення з роботи за власним бажанням залізничників були: незадовільна оплата праці – 34,1%, значна відстань до роботи від місця проживання – 18%, перехід на роботу в колгоспи – 8,1%, незадовільний стан житлових умов – 2,8% [314, 48].

Отже, статистичні дані підтверджували, що визначальним фактором міграції трудових кадрів на залізницях був рівень заробітної плати. Незадоволеність зарплатнею серед залізничників зумовлювалась кількома причинами.

Перш за все спостерігався низький рівень зарплатні професій, пов'язаних із небезпечними та важкими умовами праці: стрілочників, лінійних робітників, мийників і списувальників вагонів, а також технічних конторників, робітників локомотивних бригад, механізованих дистанцій, вантажно-розвантажувальних робіт і слюсарів пунктів техогляду [313, 83].

Місячне утримання робітників із ремонту шляхів I розряду складав 56 крб. до яких за умови повного виконання плану додавалось 15% преміальних, у чергового по переїзду – відповідно 48 крб. і 5%, у лінійного обхідника – 64 крб. і 6%. Середній розряд і фонд заробітної плати в інших спеціалістів, зокрема слюсарів вагонного депо, був встановлений таким чином, що керівництво не мало можливості підвищити розрядність або відсоток преміальних. Тому багато слюсарів десятиліттями працювали по заниженим розрядам, що ставало причиною масових звільнень [312, 92].

Міграція трудових кадрів вантажно-розвантажувальних дистанцій багато в чому також зумовлювалась суттєвою різницею у розцінках по вивантаженню ряду вантажів на транспорті і в клієнтурі. Так, за вивантаження 1 т. буту Жмеринська дистанція платила 8 коп., а

клієнтура Доррембуду на ст. Хмельницька – 18 коп., за тонну мінеральних добрив дистанція платила 20 коп., а Управління сільгосптехніки – 40 коп. Інакше кажучи, якщо вантажник ст. Жмеринка заробляв за місяць 93 крб., то Вінницький хімкомбінат виплачував вантажникам 160 крб.

Найнижчу заробітну плату очевидно мали низові працівники залізниці. Наприклад, зарплата матеріально-відповідальни осіб – ваговиків – складала 60 крб. на місць. До того ж вони змушені були постійно працювати на відкритому повітрі, отримуючи при цьому зі спецодягу лише 1 фуфайку. Тому й не дивно, що на станції Київ-товарний у 1965 р. звільнилося 59 ваговиків, у тому числі 33 – за власним бажанням. Інші працівники – списувальники вагонів і техконторники – отримували лише 55 крб. у місяць. Вони працювали на великих станціях, де на відкритому повітрі в будь-яку погоду за зміну мали пройти понад 20 км (станція Дарниця) [312, 93]. У зв'язку з цим лише на одному Київському відділенні залізниці з причин низької зарплати звільнилося у 1965 р. 160 осіб, у тому числі робітників шляху – 57, вагонного господарства – 47, вантажників – 33, служби руху – 27. Всього ж за власним бажанням у цьому році з Південно-Західної залізниці звільнилося 4975 осіб [312, 94]. Характерним було й те, що звільнялися на залізницях з мотивів незадовільної зарплатні й ті працівники, посадовий оклад яких значно перевищував заробіток перерахованих вище професій [314, 48].

Як свідчили дані, в середині 1960-х рр. середній заробіток працівників міських і районних підприємств тієї ж кваліфікації був на 10-15% вищим, ніж у робітників підприємств залізниці. Так, у 1966 р. на станції III класу Теткино Південно-Західної залізниці начальник станції отримував щомісячно близько 130 крб., тоді як начальник транспортного цеху на сусідньому цукровому заводі – 150 крб. [313, 83].

З метою моніторингу ситуації було проаналізовано й віковий склад звільнених працівників залізниць. У більшості випадків найбільша плинність кадрів спостерігалась серед тих, хто недавно прийшли на залізничний транспорт [292, 41]. Так, аналіз плинності кадрів підтверджував, що в 1960-х рр. на Південній залізниці кількість звільнених за власним бажанням осіб у віці до 30 років складала 52%. Серед звільнених, які пропрацювали на підприємствах до 2-х рр. було 62%, до 5 років – 21% [314, 48].

Варто відзначити, що окремі професії на залізниці мали вищий відтік кадрів, ніж інші. Доказом цього можуть послугувати дані з різних залізниць УРСР. Наприклад, на Придніпровській залізниці в 1962 р. найбільший відтік спеціалістів спостерігався по 3 провідним професіям: поїздні кочегари, стрілочники та сигнальники, лінійні робітники [306, 85].

На Одеській залізниці в 1961 р. найчастіше звільнялось за власним бажанням: путьові робітники – 25%, кочегари – 47%, стрілочники – 6%, лінійні обхідники – 8%, кондуктори – 8%, помічники машиніста – 5% [317, 44]. За два роки ситуація на зазнала суттєвих змін і мала наступний вигляд: лінійні робітники – 37 %, машиністи паровозів – 20%, помічники машиністів – 17%, кондуктори – 12%, стрілочники – 11% [309, 78].

На Південно-Західній залізниці в 1960-х рр. спостерігалась подібна тенденція. Високою була плинність кадрів серед лінійних робітників, кочегарів, стрілочників і сигнальників, робітників з ремонту ліній [304, 95], [301, 67]. Наприклад, в 1965 р. на Козятинському відділенні дороги в локомотивному господарстві було прийнято 285 працівників, а звільнено 403, по службі руху відповідно – 262 і 308, по службі шляху – 666 і 769 [312, 92].

Також високою була трудова міграція робітників торгівельних закладів при залізницях. Серед них найбільша кількість стосувалась

продавців магазинів та лотків [317, 37]. Більшість тих, хто звільнявся за власним бажанням, працювали в інших профільних службах залізниці – локомотивному господарстві, господарствах служби шляху та руху.

Міграція професійних кадрів на залізницях багато в чому пояснювався становищем різних груп посадових структур. Так, збільшення плинності кадрів кочегарів пояснювалось тим, що ця посада одночасно з впровадженням електричної та тепловозної тяги ставала по суті безперспективною. До того ж збільшилась її трудомісткість у зв'язку із збільшенням довжини тягових плеч та змінним способом керування, що вимагало від кочегарів більшого фізичного напруження для забезпечення роботи паровозів за графіком. У пошуках нової роботи кочегари у більшості випадків звільнялися за власним бажанням.

Масовий перехід на інші роботи стрілочників відбувався за рахунок укрупнення стрілочних районів, збільшення кількості стрілок, що обслуговувались одним стрілочником, введенням в експлуатацію електричної централізації стрілок.

Звільнення робітників залізничних ліній була викликана сезонністю роботи, тяжкими житлово-побутовими умовами, віддаленістю від лікувальних закладів, шкіл, місця проживання й самої роботи. Крім цього, на посадах стрілочників та лінійних робітників працювали в основному жінки – 70%, значна частина яких з різних сімейних причин і бажання перейти на легшу роботу в більшості звільнялася за власною ініціативою [306, 85].

Серед факторів, які також впливали на збільшення звільнень низових працівників залізниці за власним бажанням були: неодноразові та непродумані скорочення й реорганізації штатів, реконструкції станцій, система підбору кадрів тощо. Наприклад, у вагонному депо Мудрена звільнилося 250 провідників вагонів,

прийнятих і навчених для обслуговування поїзда Москва-Червона, який був скасований МШС. Зі збоями в роботі працювала й міжобласна контора “Союзтрансоргнабор”, яка направляла робочу силу на будівництва МШС. У результаті цього її робота відбувалась безсистемно та не відповідала планам набору на будівництва. В іншому випадку – на Київщині – у 1954 р. для будівництва № 113 при плані набору 1360 осіб було направлено лише 620 [484, 10]. Часом залізничники, завербовані конторою, навіть не прибували до місця роботи. Так, у 1953 р. 65 завербованих робітників, на зарплату яких було витрачено 33 750 крб. не прибули на роботу. Після цього “Союзтрансоргнабор” навіть не здійснив хоч якихось заходів щодо повернення цих коштів [484, 10].

Подібних фактів організаційних прорахунків не бракувало і в майбутньому. Зокрема в 1962 р. за вказівкою Міністерства шляхів сполучення весь паровозний парк паровозного депо Запоріжжя-Сімферополь був переведений із нафтового на вугільне опалення. Відповідно до цього місцевою адміністрацією здійснювались поспішні заходи щодо прийому великої кількості нових робітників кочегарами, робітниками з екіпіровки, чистильниками топок, вантажниками паливних складів. Однак, через деякий час весь паровозний парк був знову переведений із вугільного на нафтове опалення, у зв’язку з чим постала необхідність звільнення всіх щойно прийнятих робітників. Результатом таких дій стали численні звільнення працівників по депо Сімферополь, Джанкой, Керч, Мелітополь.

Намагаючись вирішити кадрові проблеми керівництво залізниць на початку 1960-х рр. проводили реорганізацію та об’єднання малодіяльних ділянок. Лише на Придніпровській залізниці було ліквідовано 5 великих підприємств – Новомосковська дистанція шляху, Верховцевська дистанція сигналізації та зв’язку,

Мелітопільська дистанція будов та споруд, вагонне депо Вечірній Кут і паровозне депо Чапліно [306, 86].

Крім того проводилось скорочення штатів у зв'язку з переходом на нові типи тяги, подовженням тягових плеч, введенням ЕЦ, напівавтоматичного блокування, суміщенням професій і нововведеннями у використанні кадрів за рахунок спроб покращити організацію праці [306, 86].

Наприклад, у 1962 р. Знам'янським і Шевченківським відділами залізниці після введення електровозної тяги було скорочено штаті працівників на 1528 осіб, а всього з цієї причини по залізниці – 2870 [303, 64]. В окремих випадках працівники не очікуючи завершення скорочення штату і писали заяви про звільнення за власним бажанням.

Частими були факти непродуманого направлення фахівців на роботу. Так, у 1956 р. на Донецьку залізницю були направлені 23 техніка-механіка локомотивного господарства жіночої статі зі Сталінградського технікуму. Відділ кадрів залізниці не знав як і де їх використовувати: на паровози їх зборонялось направляти, а тому всупереч міністерського наказу вони отримали конторські посади. Такий компроміс залишав у подальшому спірним питання їх подальшого просування на роботі. До того ж скрутним у професійному відношенні було становище жінок-техніків, які прийшли на роботу з інших навчальних закладів: Кременчуцького технікуму – 13 з 21 техніка-механіка й Острозького технікуму 13 з 22 [292, 28].

Здебільшого при направленні спеціалістів на роботу в путівках за 9 місяців до їх прибуття на залізницю вказувалось місце призначення, посада й зарплатня. Однак за цей період часу внутрішнє становище на станціях часто змінювалось, що могло відкинути необхідність призначення на ці посади нових фахівців, як от у зв'язку з

реорганізацією, скороченням, об'єднанням господиниць. Та й залишати відкритою 9 місяців вакантну посаду в очікуванні приїзду спеціаліста було економічно недоцільно. Такий стан речей змушував залізниці звертатися до Головного управління кадрів із проханнями надати їм ініціативу в направленні спеціалістів – надсилати в розпорядження залізниць, вказувати термін прибуття, заповнювати затребувані вакансії. Гостро стояла й проблема зміни профілю спеціалістів, оскільки прибувала значна кількість спеціалістів, якими залізниці були вже повністю заповнені: інженери-економісти, техніки-плановики, бухгалтери.

У багатьох випадках професія залізничника ставала сімейною, що, однак, не завжди було позитивним фактором. Адже чоловіки та їхні дружини, які завершили навчання, могли проживати та працювати на території різних залізниць. Так, технік Євгенія Поняткова – дружина та мати, чоловік якої працював та проживав з дитиною у м. Воронежі, була направлена на Донецьку залізницю [292, 28]. Подібні приклади зустрічались, на жаль, неодноразово і створювали багато незручностей у сімейному житті, збільшували відтік кадрів.

Часто на українські залізниці керівництво направляло працювати випускників навчальних закладів із інших республік – Тбіліського інституту інженерів залізничного транспорту, Азербайджанського політехнічного інституту, Бакинського технікуму залізничного транспорту. Так, вірменка Раїса Давідян, направлена працювати на Донецьку залізницю бригадиром Мушкетовської дистанції шляху, залишила роботу, самовільно повернулася до рідних і категорично відмовилася від попереднього направлення. Ще в одному випадку, дипломований інженер, азербайджанець Айдан Огли, отримавши направлення працювати дорожнім майстром на Дебальцевській дистанції шляху жодного дня не пропрацював, а скаржився на погані

кліматичні умови і врешті був звільнений за систематичні прогули [292, 29].

Негативно позначалось на закріпленні кадрів несвоєчасне та неповне забезпечення працівників залізниці форменим обмундируванням і спецодягом. Між тим виділений фонд не відповідав потребі на аж 30-50% (див. Додаток Н) [292, 42].

На плинність кадрів залізниць також впливали низький рівень експлуатаційної діяльності, незадовільне планування підходу поїздів і відсутність належного контролю з боку диспетчерського апарату за використанням і оборотом локомотивних поїзних бригад. Як наслідок, мали місце на практиці багато годин понаднормової роботи, простої і недопрацювання [292, 42]. Наприклад, на Донецькій залізниці в 1956 р. було виконано 4670 тис. годин понаднормової роботи й допущено 1825 тис. годин простою. У цьому відношенні характерним є й приклад Дебальцевського кондукторського резерву, в якому за рік було допущено аж 118 тис. годин понаднормової роботи та 106 тис. годин простою [292, 42]. У результаті такого неефективного використання бригад зарплата кондукторів знижувалась, що викликало зростання плинності кадрів. Адже за понаднормові простої працівникам не платили, тоді як у багатьох випадках їх безпосередньої провини у цьому й не було. Так, на Південно-Західній залізниці в 1966 р. у порівнянні попереднім роком збільшилась плинність кадрів на 2317 осіб, у тому числі з причин, що залежали від адміністрації – на 628 [313, 80].

Загалом у першій половині 1960-х рр. абсолютні показники плинності кадрів продовжували зростати. Про це свідчать дані зокрема Південно-Західної залізниці (див. Додаток П). Якщо в 1955 р. тут із роботи звільнилось 12920 осіб, то в 1966 р. – 18076 [288, 55], [313, 79].

Велика плинність кадрів не дозволяла в повній мірі забезпечити систематичну й нормальну роботу на залізницях. Тому адміністрацією станцій намагалась по мірі можливості здійснювати відповідні заходи, спрямовані на закріплення кваліфікованих кадрів на виробництві та зниження їх плинності. Головна увага приділялася насамперед підвищенню кваліфікації робітників, навчанню їх новим професіям, у зв'язку з впровадженням на залізницях тепловозної й електровозної тяги, покращенню організації праці, наданню сімейним працівникам житла в будинках залізниць. Практикувалась і роз'яснювальна та виховна робота серед молодих робітників. Інженери та техніки залучалися до роботи над складанням прогресивної технології, впровадженням нових методів праці, розробкою та втіленням раціоналізаторських пропозицій і винаходів, що сприяло більш швидшому оволодінню спеціалістами виробничих навичок і їх подальшому зростанню [309, 22].

З метою закріплення кадрів на залізницях керівництво не забувало про покращення умов праці та побуту [310, 89]. Так, у другій половині 1960-х рр. здійснювався ремонт старих гуртожитків і проводилась робота по електрифікації лінійних будинків на залізницях.

Працювали й інші чинники. В середині 1960-х рр. були створені громадські бюро по кадрам. На Південно-Західній залізниці їх діяло понад 140, що охоплювали 830 осіб. У їхні обов'язки входило з'ясування причин звільнення працівників та донесення цих результатів адміністрації [315, 132]. Члени громадських бюро успішно надавали допомогу керівництву депо в зміцненні дисципліни, підготовці та проведенні товариських судів, підборі кандидатів для направлення на навчання, проведенні бесід з тими, хто хотів звільнитися за власним бажанням. Та й у звітах відзначалась їх позитивна роль у підтримці дисципліни серед працівників і

скороченні плинності кадрів. Наприклад, у локомотивному депо Чоп громадські бюро по кадрам контролювали режим відпочинку та побутові умови молодих працівників. Представники бюро відвідували родини фахівців локомотивних бригад і проводили з ними бесіди з питань створення умов для нормального відпочинку. Систематично проводились бесіди з новими робітниками та з тими, хто подавали заяви на звільнення [315, 133].

Поряд з бюро функціонували й громадські відділи кадрів для допомоги господарським керівникам підприємств у боротьбі з плинністю кадрів масових професій. Лише на Південній залізниці в IV кварталі 1963 р. завдяки їхній роботі кількість звільнених за власним бажанням зменшилась на 573 осіб [308, 40].

Мало значення і те, що діяльність рад по закріпленню кадрів на виробництві та зміцненні трудової дисципліни сприяла скороченню плинності кадрів за власним бажанням. Так, у 1964 р. у Харківському електровозному депо Південної залізниці з поданих 78 заяв про звільнення за власним бажанням, 72 заяви розглядалися на раді робітничої честі. Після розгляду, виявлення й усунення причин, які викликали подачу заяв, 49 осіб вирішили продовжити роботу в депо та забрали свої заяви [311, 54].

У 1960-х рр. з метою стимулювання праці на залізницях почали ширше використовуватись методи заохочення передовиків виробництва. Так, на Південно-Західній залізниці лише в 1960 р. було виголошено 29984 заохочення – “поощрения в виде благодарности” та видано багато похвальних грамот, цінних подарунків і грошових премій. Зросла також кількість осіб, нагороджених нагрудними значками Міністерства шляхів сполучення [301, 69].

На цій же залізниці в 1964 р. було нагороджено нагрудним знаком “почесному залізничнику” 13 працівників, значком “відмінник соціалістичного змагання” – 1225, іменними годинниками – 134,

грошовими преміями за рахунок коштів фонду підприємств – 5604, безкоштовними путівками до пансіонатів – 478, занесено до книги пошани залізниці – 232, присвоєно звання найкращого по залізниці за професією – 277, нагороджено почесними грамотами – 893. Всього на залізниці було заохочено 56 385 осіб [311, 56]. Та й за два роки, у 1967 р. різними формами заохочень на Південно-Західній залізниці було охоплено 61523 робітника [315, 140].

Вказані заходи давали результати, що дозволило наприкінці 1960-х рр. дещо зменшити відтік трудових ресурсів із залізниць. Хоча реально оцінюючи ситуацію, слід зазначити, що на цьому також позначились докорінна зміна технології виробництва, що значно покращила та полегшила умови праці робітників і досягнення певних успіхів у матеріально-побутовому забезпеченні робітників залізничного транспорту [314, 46].

Однак, навіть у майбутньому подолати це явище повністю не вдалося. Це можна прослідкувати за даними про роботу підприємств промислового залізничного транспорту. Зокрема, як відзначав начальник вказаного об’єднання А.В. Кравченко, на початку 1980-х рр. плинність кадрів на підприємствах промислового залізничного транспорту становила 17-18% [494, 11].

Підтвердження вищесказаного є дані щодо руху контингенту працівників на окремих підприємствах залізниць. Так, у 1984 р. на підприємствах “Трансзалілізтранс” було прийнято на роботу 2232 осіб і звільнено 2167 без внутрішнього переміщення, у тому числі за власним бажанням – 1188, за прогули та порушення трудової дисципліни – 228 [494, 11]. Особливо висока плинність кадрів спостерігалась на таких підприємствах: Ізмайловське, Новокаховське, Бердянське, Одеське, Миколаївське, Сумське, Цюрюпінське, Константинівське, Миронівське, Енергодарське [494, 12].

Проведений аналіз причин плинності кадрів у об'єднанні "Промзалізничнотранс" у 1984 р., показував, що звільнення за власним бажанням у більшості випадків відбувалися у зв'язку із незадоволенням своєю професією – 20%, у тому числі 35% вантажників, 25% – укладачі поїздів. Ще 17,5% звільнених залізничників були незадоволені розмірами зарплат, 13,5% – важкими умовами фізичної праці [494, 12]. У зв'язку з цим найвища плинність кадрів на об'єднанні "Промзалізничнотранс" спостерігалась серед слюсарів з ремонту локомотивів – 20,4% [494, 11]. У результаті дещо погіршувалось кадрове забезпечення підприємств, адже об'єднання не повністю укомплектовувалось необхідними фахівцями: слюсарями з ремонту тепловозів – на 97%, укладачами – на 94%, монтерами шляху – на 95%, машиністами лінійних машин і залізничних кранів – на 93%, машиністами залізничного ходу – на 93% [494, 10]. Розрив між наявною кількістю спеціалістів і потребою в них продовжувався й надалі. У 1987 р. було прийнято на роботу по об'єднанню 1900 осіб, а звільнено – 2295, у тому числі за власним бажанням – 1094, за порушення трудової дисципліни – 194 [496, 3].

Одним з проявів невдоволення залізничників соціально-побутовими, матеріальними, виробничими умовами та рівнем життя в цілому був низький рівень трудової дисципліни. Ще у вересні 1947 р. для підвищення дисципліни постановою ЦК ВКП(б) на залізничному транспорті створювались політорган, які проіснували до 1956 р. Проте основним наслідком їх діяльності було не посилення дисципліни на залізницях, а поширення "нервозності" у роботі трудових колективів. З метою удосконалення організації праці на залізницях у подальшому було затверджено ряд регулюючих нормативних документів. У червні 1949 р. був прийнятий Устав про дисципліну робітників залізничного транспорту. За два роки – у 1951 р. –вийшла спеціальна постанова Ради Міністрів під красномовною

назвою “Про незадовільний стан безпеки руху поїздів та заходи по зміцненню дисципліни на залізничному транспорті”, де детально обговорювалось, дії, терміни роботи та відповідальність за невиконання посадових інструкцій.

Особливо напруженим було становище на залізницях упродовж 1950-х рр., що призводило до значних матеріальних збитків і тяжких наслідків. Підтвердженням цього стали численні порушення на багатьох станціях республіки.

Так, у 1951 рр. на Південно-Західній залізниці було зафіксовано 254 випадків порушення правил технічної експлуатації та браків у роботі, 59 зіткнень поїздів і рухомого складу, 84 сходжень поїздів з колій [488, 124].

У 1952 р. на Вінницькій залізниці зросла кількість випадків браку на роботі – на 14%, кількість порушень трудової та технічної дисципліни – на 41%, збільшення травматизму – на 7%. Досить гостро ситуація з травматизмом спостерігалась на Вінницькій, Шепетівській і Бердичівській дистанціях шляху [273, 5].

Мали місце слабкої трудової та технічної дисципліни на Одеській залізниці. Наприклад, у 1954 р. залізничниками вузлу станції Роздільна було допущено 6332 порушень дисципліни, що перевищувало показники попереднього року на 600. Лише в період з жовтня 1954 р. по березень 1955 р. було допущено 17 випадків порушення ПТЕ та посадових інструкцій, 18 прогулів працівниками підприємств вузлу [284, 20].

На Донецькій залізниці лише з листопада 1954 р. по березень 1955 р. відбулось 6 аварій паровозів, 1080 випадків браку в поїзній та маневровій роботі, з яких 389 мали грубий характер [285, 41].

Найгірші показники в забезпеченні безпеки руху поїздів на залізницях мали служби шляху [291, 2]. Так, з вини служби руху на

Львівській залізниці в 1956 р. було допущено 2 аварії та 68 випадків браку [291, 2].

Насамкінець у матеріалах роботи Кіровоградського обкому КПУ відзначалось, що на Знам'янському відділенні характерними були випадки браку в поїзній і маневровій роботі, зростала тяжкість браків у локомотивному господарстві, різко погіршилась робота по забезпеченню безпеки руху транспортних засобів у службі колій [182, 5].

До найбільш поширених порушень трудової дисципліни залізничниками відносились: грубі порушення правил технічної експлуатації, які часто призводили до сходження та зіткнення поїздів, браки в професійній роботі, прогули, поява на роботі в нетверезому стані, невиконання посадових інструкцій і розпоряджень керівництва. Наприклад, у 1961 р. на Одеській залізниці було зафіксовано 5379 порушень трудової дисципліни (див. Додаток Р). З них порушення ПТЕ та браки у роботі склали 36,9%, прогули – 14,9% [317, 45]. На іншій залізниці – Південній, у 1966 р. порушення ПТЕ та браки у роботі склали 42,9%, прогули та поява в нетверезому стані – 27,8%, невиконання розпоряджень – 17,4% [314, 47].

Значним був відсоток працівників, які скоювали порушення трудової дисципліни. На станції Кірово-Українське Одеської залізниці за 5 місяців 1955 р. порушення дисципліни скоїли 25% від числа працюючих [284, 48].

Позитивна тенденція по зменшенню кількості працівників-порушників намітилась лише в 1960-тих рр. Так, у 1961 р. на Одеській залізниці було покарано за порушення дисципліни вже тільки 9% від числа працюючих [317, 45]. У 1963 р. на Південній залізниці до дисциплінарної відповідальності було притягнуто 5246 осіб або 7,1% від загальної кількості працюючих [308, 56], у 1964 р. відповідно 4771 або 6,5% [311, 57], а в 1966 р. – 4212 або 5,9% [311, 57].

Найбільше число штрафних санкцій припадало на робітників наступних професій: машиністів локомотивів, оглядачів вагонів, ваговиків, стрілочників, укладачів і кондукторів [311, 57].

Наслідки порушень трудової дисципліни, як свідчила практика, були тяжкими. Наприклад, у листопаді 1966 р. на перегоні Сторожевий-Кочубеївка дрезина Любоптинської дистанції наїхала на групу працівників цієї дистанції, яка здійснювали ремонт колій. В результаті нещасного випадку на виробництві загинуло 5 людей. Порушення трудової дисципліни мало місце з обох сторін: при веденні колійних робіт місце не було огороджено застережними сигналами, бригадир колії не дав попередження на станції про проведення колійних робіт, а дрезина працювала, незважаючи на дефекти гальмівної системи [172, 79].

Зважаючи на поширення кількості порушень в організації праці відділами кадрів був проведений аналіз стану трудової дисципліни на залізницях. Основними причинами порушень називалися: особиста недисциплінованість робітників, відсутність належної вимогливості з боку керівників і рівень виховної роботи серед залізничників.

Незадовільний стан трудової дисципліни та безпеки руху поїздів за результатами перевірок пояснювались багатьма факторами. Насамперед давалась взнаки недостатня вимогливість окремих керівників до підлеглих по виконанню правил технічної експлуатації і посадових інструкцій, нерегулярний інструктаж і практична робота з боку адміністрації та ревізорів безпосередньо на робочих місцях, поверховий контроль за виконання правил технічної експлуатації [317, 47].

Навіть керівництво дозволяло собі перебувати в нетверезому стані на роботі. Так, начальник локомотивного відділу Краснолиманського відділення Ращупкін перебуваючи в стані

алкогольного сп’яніння виїхав у грудні 1956 р. на ліквідацію аварії [292, 15].

Завдяки численним перевіркам інспекцій було встановлено, що близько 60% всіх порушень відбувалось у нічний час, коли контроль з боку керівного, інструктуючого та інспектуючого складу послаблявся, а умови роботи погіршувались [314, 47]. Так, у 1961 р. на Одеській залізниці за погіршення безпеки руху поїздів було покарано 8 командирів, а за відсутність забезпечення безпеки руху поїздів отримали звільнення з посад начальник депо Котовська і начальник вагонного депо Херсонського відділення шляху [317, 47].

У певній мірі значна кількість порушень пояснювалась тим, що часто безпосереднє керівництво залізничників мали брати на себе чужі обов’язки, підтверджуючи гасло “керівники повинні бути пропагандистами”. Наприклад, начальник відділу кадрів Південно-Західної залізниці Хомяков керував семінаром по вивченню політекономії, начальник лікувально-санітарної служби Орел керував семінаром із питань вивчення філософії, а семінаром з вивченню міжнародних відносин керував начальник Станіславської енергодільянки Волністов [301, 48]. Тобто замість того, щоб виконувати свої безпосередні обов’язки ці керівники займались “просвітницькою діяльністю”, що часто відволікала від посадових інструкцій.

Наступний вид порушення стосувався незадовільної роботи ревізорського апарату залізниць. Перевірка підприємств залізниці свідчила про низький рівень роботи з охорони праці та техніки безпеки. Наприклад, внаслідок послаблення трудової дисципліни, особливо серед паровозників, вагонників та лінійних робітників, допускались серйозні браки в експлуатаційній роботі на Козятинському та Київському відділеннях залізниці [384, 3].

До вищевказаного переліку порушень техніки безпеки додавались й інші об’єктивні причини. Залишався відкритим той факт, що в перші повоєнні десятиліття матеріально-технічний стан мережі – гранична зношеність парку паровозів і вагонів, стан рельсового господарства – фактично консервував ситуацію, суттєво впливаючи на рівень браків у роботі, особливо в службах руху. Крім цього давалася взнаки незацікавленість у роботі, оскільки найбільша кількість порушень траплялася в службах з високою плинністю кадрів. Так, на початку 1960-х рр. найвищий відсоток допущених порушень від загального числа працюючих по Одеській залізниці мали служби: руху – 12%, вантажна – 12%, локомотивна – 11,5%, вагонного господарства – 10% [317, 46]. Найбільше число штрафних і дисциплінарних санкцій накладалось на машиністів локомотивів, оглядачів вагонів, стрілочників, ваговиків [314, 47]. Тому й не дивно, що саме ці професії втрачали найбільше кадрів.

Окремо слід зупинитися на проблемі високого травматизму, який був одним з проявів низької трудової дисципліни на залізничному транспорті. Типовим у цьому плані, можна назвати результат перевірки Прокуратури Південно-Західної округи на відповідність постанови Ради Міністрів СРСР від 21 лютого 1950 року № 746 “Про заходи покращення стану охорони праці та техніки безпеки на залізничному транспорті”, який відбувся у листопаді 1950 р. За результатами перевірок комісія дійшла висновку, що зазначена постанова виконується далеко не в повній мірі – було виявлено 1832 випадки травматизму, причому 20% травм мали летальний або інвалідний характер. При цьому високий травматизм одночасно означав і суттєве збільшення днів непрацездатності залізничників. З поміж інших недоліків комісія виділила значну кількість понаднормових робіт. Так, приміром за ІІІ квартал 1950 року на залізничних лініях округи машиністи перепрацювали 147913 годин,

головні кондуктори – 71652 годин, вагонні майстри – 54779 годин. Понаднормова праця, на думку комісії, стала найбільш вагомою складовою у розслідуванні випадків травматизму, оскільки вона призводила до втрати концентрації уваги працівників та до чергових аварії.

Негативно позначились на запобіганні порушень трудової дисципліни обмеженість обмеженість профілактичних заходів. Керівники часто зволікали або й не бажали здійснювати заходи дисциплінарного впливу передбачені Уставом про дисципліну й недостатньо використовували методи пропаганди, які не перевищували 15% [314, 48]. Здебільшого керівництво залізниць намагалося боротися з проявами порушень трудової дисципліни, використовуючи “громадський тиск”, тоді як питання стану дисципліни обговорювалось лише на партійних, комсомольських і робітничих зборах [301, 69].

Значну роль у поліпшенні трудової дисципліни відігравали товариські суди. Помітних успіхів в цьому питанні досягла Львівська залізниця, де в 1956 р. товариськими судами було розглянуто 598 справ про порушення трудової дисципліни і виписано 135 дисциплінарних стягнень керівному складу [291, 24]. На Південно-Західній залізниці в середині 1960-х рр. товариські суди діяли на 337 підприємствах [315, 139]. Кожного року розглядалось більше тисячі справ, пов’язаних з порушенням дисципліни, а також з особистими чи побутовими проблемами. Як наслідок, щороку працівникам оголошувалось від 2 до 3 тис. суспільних доган за рішеннями товариських судів, що навіть перевищувало кількість дисциплінарних стягнень (див. Додаток С). У той же час, інколи й саме керівництво залізниць відзначало слабку роботу товариських судів по розгляду питань порушення дисципліни та випадків браку [284, 48].

З метою забезпечення безпеки руху поїздів також залучалися широкі маси залізничників у ролі громадських інспекторів по безпеці руху поїздів. Кількість таких інспекторів, приміром, на Південній залізниці, в 1964 р. становила 6980 осіб [311, 56]. На Конотопському відділенні дороги в цьому ж році керівництво спільно з Райпрофспілкою проводили бесіди по місцю проживання залізничників з питання стану дисципліни та безпеки руху [310, 83].

По позитивні зрушення в справі поліпшення охорони праці свідчила організація на громадських засадах при відділеннях залізниць дворічних університетів охорони праці та техніки безпеки. Заняття в них проводились щомісячно в кількох групах [312, 77].

Контроль за правилами технічної експлуатації був важливою складовою ефективної і планомірної роботи транспорту на залізницях. Тому для зміцнення трудової дисципліни в середині 1960-х рр. почали масово створюватись “ради робітничої честі” [314, 49]. Лише на Південній залізниці їх діяло 112 [311, 52]. Зазначені органи були покликані систематично допомагати партійним і профспілковим організаціям у “вихованні в трудівників добросовісного відношення до праці, почуття гордості за професію” [311, 52]. Ради робітничої честі обиралися на загальних зборах або конференціях робітників підприємств терміном на 1 рік і підпорядковувались у своїй роботі місцевим комітетам профспілки. В основному до цих рад обирали ветеранів праці, новаторів, ударників праці, інженерно-технічних працівників. Їхнє завдання полягало в здійсненні заходів щодо зміцнення трудової дисципліни, покращення використання обладнання, усунення причин появи випадків браків та втрат робочого часу. Зазвичай ради проводили бесіди з тими, хто щойно приходили на роботу або подавали заяви на звільнення, намагаючись з’ясувати причини та усунути їх.

Ради робітничої честі організовували зустрічі ветеранів паці з молоддю, вечори трудової слави, надсилання листів у родини з розповідями про трудові успіхи їх батьків та дітей. Вони піклувалися про застосування на підприємствах морального стимулювання та морального заохочення, особливо за раціоналізаторські пропозиції, перевиконання норм, прояв творчої ініціативи з тим, щоб підтримати успіхи людини на виробництві, брали участь у створенні на підприємствах кімнат і куточків трудової слави з відображенням в них історії та трудових традицій підприємства, сприяли залученню робітників до заочного та вечірнього навчання, надаючи допомогу в поєднанні роботи та навчання, надавали рекомендації, вносили пропозиції адміністрації та профспілковій організації з питань переходу робітників на більш кваліфіковану роботу, підвищення розряду тощо[311, 46].

В окремих випадках ради робітничої честі проводили індивідуальну роботу з особами, які порушували трудову дисципліну й добивались позитивних результатів у їх “вихованні”. В одному зі звітів станції Лозова наводився навіть приклад, коли рада робітничої честі піклувалася про 2 робітників станції, які систематично порушували дисципліну, з’являлися на роботі в нетверезому вигляді. Після наполегливих бесід з ними та їх родиною вони виправились та навіть стали ударниками комуністичної праці [314, 49].

У 1980-ті рр. організаційна робота з кадрами тривала та була спрямована на підвищення ефективності та якості роботи, покращення ставлення до праці та зміцнення трудової дисципліни [494,2]. Хоча порушення правил технічної експлуатації залишалося великою проблемою, як і значна кількість порушень за прогулами без поважних причин [310,82].

Таким чином, результатом соціальних прорахунків у роботі з трудовими ресурсами галузі став високий рівень плинності кадрів і

порушення трудової дисципліни. Важкі умови праці, організаційні недоліки в розподілі трудових ресурсів, суперечливий рівень матеріально-побутового забезпечення, а головне – недостатній рівень зарплатні та невирішеність житлового питання – не забезпечували формування належного престижу праці залізничника та були одними з основних факторів низької трудової дисципліни.

ВИСНОВКИ

Серед галузей матеріального виробництва залізничному транспорту належить важливе стратегічне місце. Радянське керівництво розуміло, що це одна з ключових галузей республіки, від чіткої роботи якої завжди залежало виконання планів економічного та соціального розвитку держави.

У післявоєнний період була врахована особливо важлива роль залізничного транспорту в економіці як УРСР, так і Радянського Союзу – його відновлення поруч з розвитком важкої промисловості було визнано першочерговою, визначальною умовою швидкої та успішної відбудови народного господарства СРСР. Тому до 1950 р. вдалося досягти довоєнного рівня розвитку залізничної мережі. Проте вже на стадії відбудови почали проявлятися негативні тенденції у розвитку матеріально-технічної бази залізничного транспорту. Нестача капітальних вкладень не дозволила розгорнути будівництво нових колій, відбувалося відновлення довоєнної мережі, а основна увага транспортного будівництва була зосереджена навколо промислово розвинутих регіонів, забезпечуючи їх сполучення. Повільніше, ніж у східних районах СРСР, у перше повоєнне десятиліття на українських залізницях здійснювався перехід на нові прогресивні види тяги. З труднощами відбувалося відновлення залізничного машинобудування та ремонтної бази, в результаті чого залізничний транспорт відчував нестачу рухомого складу.

У таких умовах у середині 1950-х рр. розпочалася масштабна модернізація залізничного транспорту республіки. Форсування транспорту було спрямовано в основному на вирішення його ключових проблем модернізації і тому не могло носити комплексного, всеохоплюючого характеру. Найбільша частка капіталовкладень

спрямовувалась у ті галузі та ділянки транспорту, які могли забезпечити його форсований прогресивний розвиток, прискорення темпів роботи та збільшення його перевізних можливостей: електрифікації, рухомого складу нової конструкції.

Залізничний транспорт УРСР отримав розвиток у той мірі, в якій він був покликаний повністю задовольняти потреби в перевезеннях республіки та держави в цілому. Модернізація транспорту в республіці сприяла її глибокій інтеграції в систему народного господарства, перетворенню в органічну частину економіки радянської країни.

Пріоритетний прискорений розвиток на транспорті УРСР отримали галузі, пов'язані з електрифікацією залізничних ліній і експлуатацією нової локомотивної техніки у зв'язку з надзвичайною потребою прискорення темпів обороту вантажів на величезних за протяжністю територіях СРСР. При цьому темпи й характер розвитку технічного прогресу на транспорті були продиктовані модернізаційними процесами в економіці країни, що носили форсований і екстенсивний характер та відбувалися в такий спосіб, щоб досягти максимальної ефективності від впровадження нової техніки, максимальної віддачі від застосування нових технологій та обладнання, часто нехтуючи рівномірним розвитком всіх компонентів залізничного комплексу.

Умови економічного розвитку країни обумовили нерівномірний характер розвитку виробничої бази транспорту, що проявилися у помітному відставанні розвитку матеріальної бази одних галузей від інших. У результаті, мало місце активне впровадження виробничо-технічних інновацій при збереженні застарілої, не оновленої основи для їх функціонування. Ці обставини не могли не відбитися на темпах і характері модернізації транспорту. Нових залізниць будувалось мало, а нарощення потужності залізничної мережі

виконувалось, головним чином, на існуючій сітці залізниць, та й то в основному на важливих магістральних напрямках шляхом корінної технічної їх реконструкції та впровадження більш потужних транспортних засобів.

Спроба широкого запровадження досягнень НТП в умовах командно-адміністративної системи виявилася малоефективною: чітко простежувалася тенденція повільного, із запізненням, розвитку у сфері НТП, подолати яку в межах існуючого надцентралізованого господарського механізму було фактично неможливо. Необхідні були докорінні, радикальні зміни та зрушення, принципово нові форми розвитку, але загальний технічний стан залізничного господарства ще суттєво відставав від потреб, зумовлених зростанням вантажонапруженості і навантажень рухомого складу, обсягів перевезень.

Та все ж слід визнати, що в результаті надзвичайних зусиль була сформована потужна транспортна інфраструктура залізничного транспорту республіки, якою наша країна користується й досі. Вона включає в себе шляхи сполучення, рухомий склад, вантажно-розвантажувальне господарство транспортних та інших підприємств і організацій, засоби управління і зв'язку, різноманітне технічне обладнання, а також залізничне машинобудування. Завдяки цьому було зроблено значний крок у розвитку транспортної мережі країни в цілому.

Розвиток виробничої сфери неможливий без аналогічного розвитку соціальної. У повоєнний період відновлення виробничого потенціалу залізничного транспорту вимагало значного поповнення трудових ресурсів галузі. Спочатку залізниці республіки відчували нестачу кадрового потенціалу, адже насичення працівниками галузі здійснювалося за рахунок демобілізованих бійців і офіцерів, не вистачало кваліфікованих спеціалістів. З цією метою фактично

довелося заново створювати освітню мережу залізничного транспорту. Між тим, у перше післявоєнне десятиліття залишався вкрай низьким рівень матеріально-побутового забезпечення залізничників, яким, в силу діючого законодавства, навіть звільнитися з роботи фактично було важко.

Проте з середини 1950-х рр. успіхи модернізації у виробничій сфері транспорту закономірно мали потягти за собою модернізаційні зміни в його соціальній сфері. Працівники нових, у тому числі й висококваліфікованих професій, потребували матеріальної підтримки та вдосконалення свого освітнього і професійного рівня. Виникав ряд питань, вирішення яких мало поєднувати нові підходи в забезпеченні професійними кадрами, поєднанні стимулювання праці робітників з пріоритетними виробничими завданнями. Адже крім кількісної нестачі людей, потрібно було враховувати й технологічний розвиток залізниці, а отже потрібні були спеціалісти, які змогли би працювати в умовах переведення залізниць на нові види тяги. Тому одночасно з технічною стороною модернізаційним перетворенням був підданий й трудовий потенціал транспорту.

Процеси становлення системи підготовки кадрів для залізничного транспорту проходили в складних суперечливих соціальних й економічних умовах. Була сформована розгалужена навчальна мережа, яка поєднувала традиційні спеціальні навчальні заклади (техшколи, технікуми та університети) і технічне навчання на відділеннях залізниць (індивідуальне навчання, школи передового досвіду, школи майстрів, курси). Потужною та особливо популярною була система заочної освіти. Вказані позитивні тенденції проявились перш за все у підвищенні освітнього рівня робітників транспорту, особливо локомотивної служби та помітному збільшенні частки інженерно-технічних працівників. Проте, якщо забезпечити залізничний транспорт кадрами масових професій більш менш

вдалося, то серйозні труднощі продовжували супроводжувати насичення галузі інженерно-технічними кадрами. Їх обов'язки виконували переважно практики. На це вплинула й відсутність належного стимулювання молодих фахівців, нерозв'язаність житлового питання та загальна безперспективність продовження роботи у сфері залізничного транспорту (недостатній рівень зарплатні, використання "не за призначенням").

Отже, на залізничному транспорті праця високої та середньої кваліфікації не зайняла того заслуженого та поважного місця, яке відводилось їй у процесі модернізації. Модернізаційні процеси в трудовому потенціалі галузі транспорту відбувались з потугами та потребували більшої уваги ніж аналогічні процеси у технічній галузі. У зв'язку з цим, можна було відзначити певні зрушення прогресивного характеру в розвитку трудових ресурсів.

Розвиток і вдосконалення системи забезпечення трудових ресурсів також не досягли очікуваних результатів. Хоча загалом все ж можна констатувати значні зміни прогресивного характеру, що відбулися у соціальній сфері залізничного транспорту та матеріально-побутовому забезпеченні його працівників зокрема. Великий крок вперед був зроблений у підвищенні рівня життя робітників, житловому будівництві та їх медичному обслуговуванні, значно розширилась мережа торгівельних та побутових підприємств.

Гострими залишалися проблеми житлового забезпечення (ще недостатні темпи житлового будівництва, проблеми у розподілі житла, загальний стан гуртожитків), якості медичного та продовольчого забезпечення, невідповідного рівні заробітної плати (нижчої навіть від аналогічної у промисловості). Внаслідок зазначених соціальних прорахунків у роботі з трудовими ресурсами залізничного транспорту перед партійно-державним керівництвом

постала проблема плинності кадрів і незадовільного рівня трудової дисципліни.

Незважаючи на суперечливий і неоднозначний розвиток матеріально-технічної бази та трудового потенціалу галузі, у досліджуваний період залізничний транспорт продовжував відігравати ключову роль у здійсненні транспортних перевезень. Залізничний комплекс УРСР поєднував універсальний залізничний транспорту загального користування та промисловий залізничний транспорт, що забезпечували потреби промисловості, будівництва, сільського господарства, торгівлі, матеріально-технічного постачання у технологічних перевезеннях та різного роду транспортних послугах, а також зв'язок галузей народного господарства з іншими магістральними видами транспорту. У транспортній роботі залізниць УРСР утвердилися кілька основних тенденцій: динамічний розвиток галузі за рахунок зростання провізної здатності мережі, значна частка республіки в залізничних перевезеннях СРСР, орієнтація на обслуговування промислових центрів країни і, отже, перевезення масових вантажів на середні та далекі відстані, висока вантажонапруженість і густота перевезень. Це створювало додаткові виклики перед залізничним транспортом, який продовжував розвиватися екстенсивним шляхом. Однак, вони вирішувалися за допомогою старого економічного механізму. Тому при здійсненні економічних перетворень у сфері залізничного транспорту не було належної послідовності та цілеспрямованості.

Зберігалася орієнтація на досягнення кількісних показників, тоді як якість залізничних перевезень лишалася недостатньою. Так, залізниці багатьох країн Заходу поступалися залізницям УРСР у багатьох експлуатаційних (внутрішніх для галузі) показниках, але вони суттєво випереджали вітчизняні залізниці по таким показникам, як швидкість, термін і надійність доставки (частка відправлень, що

прибували з невиконанням термінів доставки), тобто по показникам, які характеризували конкурентоздатність транспорту з точки зору вантажовідправника. З огляду на це економічні важелі не могли стати визначальними в умовах абсолютного панування командно-адміністративної системи.

У результаті в умовах адміністративно-командної системи залізничній галузі притаманні недоліки та прорахунки, які гальмували подальший розвиток галузі: непропорційність розподілу за регіональною ознакою, в результаті чого сформувався ряд дільниць та напрямків, завантаженість яких перевищувала економічно доцільні рівні; відсутність врахування інтенсивності руху та умов подальшої експлуатації транспортної мережі та погіршення експлуатаційних показників транспортної роботи, особливо обороту вагонів; прорахунки державного управління галуззю та бездумне впровадження "експериментів" у здійсненні транспортної роботи; часткове підвищення резервів потужностей залізничного транспорту, його маневреності, мобільності, безперебійності й ефективності роботи всіх його ланок; низькій рівень координації та взаємодії залізниць з іншими видами транспорту внаслідок відсутності тверезого погляду на перспективи переключення перевезень.

В кінці 1970-х рр. з'явились перші ознаки спаду в розвитку транспортної роботи залізниць республіки, а в 1990-ті рр. – прояви масштабної кризи у роботі залізничного комплексу, подолати яку радянське партійно-державне керівництво вже не змогло.

Пасажирські перевезення відчули аналогічні проблеми, посилені значно меншою увагою у порівнянні з вантажними. Інтереси промисловості традиційно були вищими за інтереси людини. Серед основних недоліків у організації пасажирських перевезень на залізничному транспорті виділялись: недостатній рівень обслуговування пасажирів, відсутність належних умов на вокзалах та

станціях; систематичні порушення графіку руху поїздів; використання застарілого рухомого складу, особливо на приміському транспорті.

Залізничний транспорт втратив абсолютну першість в організації пасажирських перевезень в УРСР, знизилася й питома вага залізничного транспорту в загальному пасажирообороті.

Отже, у період незалежності українські залізниці вступили з цілим комплексом кризових явищ, які характеризували розвиток виробничої, соціальної сфери й організації транспортної роботи та проявились у зниженні рентабельності, зростанні рівня спрацьованості основних фондів, падінні престижу праці. При цьому модернізаційні зусилля радянського керівництва дозволили залізничному транспорту України здійснювати такі обсяги вантажних і пасажирських перевезень, які все ще перевищували обсяги перевезень практично всіх країн Європи та демонструвати високу інтенсивність руху, яку можна було порівняти хіба що з інтенсивністю на американських залізницях.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ

І. Наукова, довідкова література та статистичні матеріали

1. Автомобильный транспорт и дорожное хозяйство Украинской ССР. / Ред. И. И. Братченко. – К. : Реклама, 1968. – 70 с.
2. Ангелейко В.І. Залізничний транспорт України в 1959-1965 рр / В. І. Ангелейко – К. : Держтехвидав УРСР, 1960. – 63 с.
3. Баран В. К. Україна: новітня історія.1945-1991 рр / В. К. Баран. – Львів: Інститут українознавства ім. І. Крип'якевича НАН України, 2003. – 667 с.
4. Баран В. К., Даниленко В. М. Україна крізь віки: В 15 т. – Т. 13 : Україна в умовах системної кризи (1946-1980 рр.). – К.: Альтернативи, 1998. – 303 с.
5. Бирюков В. Е. Транспорт в 11 пятилетке / Е. В. Бирюков. – М. : Знание, 1981. – 63 с.
6. Бирюков В. Е. Транспорт в 12 пятилетке / Е. В. Бирюков. – М. : Знание, 1986. – 62 с.
7. Бойченко Л. Ф. Транспортні роботи / Л. Ф.Бойченко. – К. : Будівельник, 1972. – 26 с.
8. Бояренко В. А. Комплексная система управления качеством в дорожном хазяйстве / В. А. Бояренко, Ю. В. Костюшко. – К. : Будівельник, 1980. – 109 с.
9. Василевский Л. И. Государственное регулирование и управление транспортом в важнейших капиталистических странах // Новое в экономике транспорта зарубежных стран. Сборник. / Отв. ред. Л. И. Василевский и С. Б. Шлихтер. – М., 1974. – С. 15-52.
10. Василевский Л. И., Шлихтер С. Б. Новейшие тенденции развития транспортной системы капиталистических стран. Сопостовительный анализ // Новое в экономике транспорта зарубежных стран. Сборник. / Отв. ред. Л. И. Василевский и С. Б. Шлихтер. – М., 1974. – С. 8-14.

11. Василішин 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.

12. Василішин В. Ф., Козак М. П. Основні проблеми розвитку транспортної сітки Української РСР // Питання розвитку усіх видів транспорту в Українській РСР / Під заг. ред. Л. В. Шульгіна. – К. : Держплан УРСР, 1972. – С. 3-13.

13. Васильева Л. В., Омельченко А. В. Факторы, влияющие на развитие научно-технического прогресса на транспорте // Влияние новейших достижений научно-технического прогресса на развитие транспорта ведущих капиталистических стран / Отв. ред. С. А. Гуреев. – М. : Наука, 1988. – С. 40-51.

14. Відбудова і розвиток соціалістичної індустрії УРСР : Період будівництва розвинутого соціалізму / Редкол. Т. І. Дерев'янкін (відп. ред.) та ін. – К. : Наукова думка, 1978. – 227 с.

15. Великі звершення / Ред. кол. К. К. Дубина (відп. ред.) та ін. – К. : Наукова думка, 1967. – 354 с.

16. Величкин Е. А. Транспортное строительство СССР / Ред. Б. И. Левина. – М., 1972. – 59 с.

17. Володарский Л. М. Возрождение районов СССР пострадавщих от немецкой оккупации / Л. М. Володарский. – М. : Госполитиздат, 1946. – 104 с.

18. Вопросы экономики зарубежного транспорта в начале 1970-х годов / Отв. ред. С. Б. Шлихтер. – М. : Госиздат, 1975. – 180 с.

19. Воркут А. І. Шляхи підвищення ефективності перевезень гуртових вантажів / А. І. Воркут // Прогресивні методи перевезень народногосподарських вантажів. – К. : Знання, 1971. – С. 5-8.

20. Воробьева Л. Г. Организация социалистических соревнований в промышленности, строительстве, на транспорте (Опыт предприятий Украины) / Л. Г. Воробьева. – К. : Техника, 1980. – 28 с.

21. Голобородкин Б. М. Совершенствование планово-экономической деятельности на автомобильном транспорте / Б. М. Голобородкин, А. П. Скорик. – К. : Знание, 1983. – 15 с.

22. Городецкий В. А. Развитие транспорта в десятой пятилетке / В. А. Городецкий, Л. А. Городецкая. – К. : Знание, 1977. – 20 с.

23. Гороховский А. Г. Львовская железная дорога. Годы. События. Люди / А. Г. Гораховский. – Л. : Каменяр, 1991. – 60 с.

24. Гуреев С. А. Научно-техническая революция и развитие транспота ведущих капиталистических стран // Влияние новейших достижений научно-технического прогресса на развитие транспорта ведущих капиталистических стран / Отв. ред. С. А. Гуреев. – М. : Наука, 1988. – С. 9-39.

25. Гурнак В. Важный резерв снижения транспортных издержек / В. Гурнак. – Экономика Советской Украины. – 1977. – № 10. – С. 81-84.

26. Гурнак В. Н. Транспортний потік республіки / В. Н. Гурнак. – К. : Знання УРСР, 1986. – 49 с.

27. Гурнак В. Н. Тенденции развития и пути совершенствования транспортной системы Украинской ССР / В. Н. Гурнак, Н. Е. Гончаров. – К. : Знания УССР, 1982. – 19 с.

28. Довгаль М. Розвиток автомобільного транспорту і шляхового будівництва Української РСР в семирічці / М. Довгаль // Економіка радянської України. – 1960. – № 4. – С. 39-43.

29. Железнодорожный транспорт за 1974 год. Технико-экономический обзор // Железнодорожный транспорт. – 1974. – № 1. – С. 5-8.

30. Заєнчик Л. Г. Розрахунок транспортних засобів для перевезення сільськогосподарських продуктів. Довідник / Л. Г. Заєнчик. – К. : Техніка, 1978. – 111 с.

31. Зарубежный транспорт / Отв. ред. И. И. Белоусов. – М. : Изд.-во Академии наук СССР, 1960. – 268 с.

32. Захаров А. Г. Транспорт України / А. Г. Захаров. – К. : Знання, 1974. – 46 с.

33. Зведенюк П. Транспорт України в новій п’ятирічці / П. Зведенюк – К. : Укрполітвидав, 1947. – 76 с.

34. Зеркалов Д. В. Транспорт України / Д. В. Зеркалов. Довідник у 2-х кн. – Кн. 1. К. : Основа, 2002. – 413 с.

35. Зеркалов Д. В. Транспорт України / Д. В. Зеркалов. Довідник у 2-х кн. – Кн. 2. К. : Основа, 2003. – 564 с.

36. Зінченко В. І. Розвиток залізниць і залізничного транспорту в датах В. І. Зінченко. – К. : Державний технічний інститут, 1998. – 169 с.

37. История социалистической экономики СССР. В 7-и т. – Т. 6. – М. : Наука, 1980. – 589 с.

38. Індустріально-колгоспна Україна / Ред. колегія П. Багрій, Т. Дерев’янкін, С. Кульчицький. – К. : Політвидав України, 1972. – 263 с.

39. Історія УРСР : у 8 т., 10 кн. – Т. 8. Радянська Україна в період зміцнення соціалізму і поступового переходу до комунізму (1945-1970 рр). Кн. 1. Українська РСР в період зміцнення соціалізму (1945-1950-і рр.) / Гол. ред. кол. Ю. Ю. Кондуфор (гол. ред.). – К. : Наукова думка, АН УРСР Ін-т історії, 1979 – 390 с.

40. 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.

41. Кавицкий М. Проблемы пополнения флота на Днепре / М. Кавицкий // Речной транспорт. – 1982. – № 7. – С. 12-13.

42. Кірпа Г. М. Залізниці України / Г. М. Кірпа. – Д. : Артрес, 2001. – 328 с.

43. Ковригин А. Г. Экономические методы управления / А. Г. Ковригин // Железнодорожный транспорт. – 1975. – № 3. – С. 64-71.

44. Козак М. П. К вопросу о прогнозировании протяженности транспортной сети УССР // Экономические вопросы развития транспорта / Под общ. ред. А. Г. Захарова. – К. : Госплан УССР, 1973. – С. 60-74.

45. Козак М. П. Перевантажувальні станції в системі транспортної сітки // Питання розвитку усіх видів транспорту в Українській РСР / Під заг. ред. Л. В. Шульгіна. – К. : Держплан УРСР, 1972. – С. 34-42.

46. Козак М. П. Основные направления развития магистральной сети Украинской ССР в 1971-1975 гг. / М. П. Козак, В. Ф. Василишин // Материалы республиканской научной конференции “Совершенствование планирования народного хазяйства Украинской ССР”. – Вип. 6. – К. : УкрНИИНТИ, 1971. – 178 с.

47. Козак М. П. Транспорт Украины в единой транспортной системе СССР / М. П. Козак, Ю. Ф. Кулаев, Н. Н. Яшник. – К. : Знания УССР, 1976. – 22 с.

48. Колесников О. М. Транспорт Латинской Америки // Новое в экономике транспорта зарубежных стран. Сборник / Отв. ред. Л. И. Василевский и С. Б. Шлихтер. – М., 1974. – С. 194-212.

49. Колотий В. Н. Об оценке экономической эффективности нового железнодорожного строительства // Экономические вопросы развития транспорта / Под общ. ред. А. Г. Захарова. – К. : Госплан УССР, 1973. – С. 199-208.

50. Комплексное программное совершенствование взаимодействия разных видов транспорта в Украинской ССР / Подгот. Н. Н. Борисов. – К. : Знання, 1985. – 104 с.

51. Кондрашов А. В. Организация материально-технического обеспечения транспортного строительства в свете решений XXI съезда КПСС / А. В. Кондрашов. – М., 1959. – 22 с.

52. Короткий А. Г. Резервы ускорения оборота вагона в действии / А. Г. Короткий // Железнодорожный транспорт. – 1975. – № 2. – С. 9-18.

53. Корж В. Т. Удосконалення управління транспортом / В. Т. Корж. – К. : Знання УРСР, 1982. – 48 с.

54. Кривошеенко Н. В., Сясько Л. И., Ярошенко А. П. Основные направления развития сети железных дорог УССР // Экономические вопросы развития

транспорта / Под общ. ред. А. Г. Захарова. – К. : Госплан УССР, 1973. – С. 163-171.

55. Круглов С. Г. Методика прогнозирования пассажирских перевозок (на примере Украинской ССР) / С. Г. Круглов // Экономические вопросы развития транспорта. – К. : Госплан УССР, 1973. – С. 42-50.

56. Кудлай О. С. Робочий клас УРСР у боротьбі за відбудову і розвиток промисловості в післявоєнний період / О. С. Кудлай. – К. : Наукова думка, 1965. – 296 с.

57. Кулаев Ю. Ф Оценка смешанных железнодорожно-водных перевозок по натуральным показателям // Экономические вопросы развития транспорта / Под общ. ред. А. Г. Захарова. – К. : Госплан УССР, 1973. – С. 119-145.

58. Кулаєв Ю. Ф. Удосконалення транспортно-економічних зв'язків Української РСР // Питання розвитку усіх видів транспорту в Українській РСР / Під заг. ред. Л. В. Шульгіна. – К. : Держплан УРСР, 1972. – С. 43-54.

59. Кулаєв Ю. Ф., Міхальчук Л. В. Ефективність змішаних залізнично-водних перевезень // Питання розвитку усіх видів транспорту в Українській РСР / Під заг. ред. Л. В. Шульгіна. – К. : Держплан УРСР, 1972. – С. 55-69.

60. Кулаев Ю. Ф., Кобеняк В. М., Негель Л. С. Оптимизация внутриреспубликанских транспортно-экономических связей в Украинской ССР // Экономические вопросы развития транспорта / Под общ. ред. А. Г. Захарова. – К. : Госплан УССР, 1973. – С. 85-103.

61. Лаєвська Ю. В. Перетворення в економіці України в 1953 – 1964 рр. Історіографія проблеми : автореф. дис. канд. іст. н. 07.00.01 / Ю. В. Лаєвська. – Донецьк, 2008. – 20 с.

62. Лельчук В. С. Научно-техническая революция и промышленное развитие СССР / В. С. Лельчук. – М.: Наука, 1987. – 285 с.

63. Литвин В. М. Україна у другому повоєнному десятилітті (1956-1965) / В.М. Литвин. – К. : Видавничий дім "Лі-терра", 2004. – 272 с.

64. Литвин В. М. Україна у першому повоєнному десятилітті (1946-1955) / В. М. Литвин. – К. : Видавничий дім "Лі-терра", 2004. – 240 с.

65. Лысенко Ю. Я. Транспорт республіки в 12 пятилетке / Ю. Я. Лысенко, В. Н. Гурнак. – К. : Техника, 1986. – 199 с.

66. Лысенко Ю. Я. Региональные проблемы развития транспорта Украинской ССР / Ю. Я. Лысенко, М. Т. Козак. – К. : Знания, 1982. – 20 с.

67. Матеріали позачергового XXI з'їзду КПРС. – К, 1959. – 173 с.

68. Митюков А. Г. Робочий класс Украины в борьбе за развитие промышленности (1956-1961) / А. Г. Митюков. – К. : Наукова думка, 1965. – 199 с.

69. Мукшінова Т. А. Залізничний транспорт України / Т. А. Мукшінова. – К. : Укрзалізниця, 2009. – 19 с.

70. Народне господарство УРСР в 1957 р. – К., Держстатвидав, 1957. – 535 с.

71. Народне господарство УРСР у 1965 р. – К., Держстатвидав, 1966. – 742 с.

72. Народне господарство УРСР у 1970 р. – К., Статистика, 1971. – 565 с.

73. Народне господарство УРСР у 1975 р. – К., Техніка, 1976. – 539 с.

74. Народне господарство УРСР у 1979 р. – К., Техніка, 1980. – 367 с.

75. Народне господарство УРСР у 1980 р. – К., Техніка, 1981. – 384 с.

76. Народне господарство УРСР у 1984 р. – К., Техніка, 1985. – 406 с.

77. Народне господарство УРСР у 1989 р. – К., Техніка, 1990. – 463 с.

78. Народне господарство Української РСР у 1990 р. : Стат. щорічник. – К. : Техніка, 1991. – 468 с.

79. Народне господарство Української РСР у семирічці. Сучасний стан та перспективи розвитку / Під ред. О. Несторенко. – К. : Вид. Академії Наук УРСР, 1960. – 519 с.

80. Научно-технический прогресс в Украинской ССР (1961-1970) / Ред. А. А. Штернов, Й. З. Штокало. – К. : Укр. НИИНТИ, 1971. – 723 с.

81. Научно-технический прогресс на транспорте Украинской СССР / Подгот. М. П. Козаком. – К. : Знание, 1985. – 23 с.

82. Окунь Э. С. Изменение роли железных дорог в перевозочной работе транспорта США // Новое в экономике транспорта зарубежных стран.

Сборник. / Отв. ред. Л. И. Василевский и С. Б. Шлихтер. – М., 1974. – С. 53-64.

83. Орлов Б. П. Развитие транспорта СССР 1917-1962. Историко-экономический очерк / Б. П. Орлов. – М. : Изд.-во Академии наук СССР, 1963. – 403 с.

84. Основные тенденции развитя и работы транспорта ведущих капиталистических стран на современном этапе. – М. : ИКТП, 1986. – 178 с.

85. Партійне керівництво розвитком промисловості України (1917-1975). – К. : Вища школа, 1976. – 343 с.

86. Пилипенко В. А., Круглов С. Г. Питання розвитку внутрішнього водного транспорту Української РСР // Питання розвитку усіх видів транспорту в Українській РСР / Під заг. ред. Л. В. Шульгіна. – К. : Держплан УРСР, 1972. – С. 19-24.

87. Повоєнна Україна : нариси соціальної історії (друга половина 40-х – середина 50-х рр.) / Колективна монографія у 3-х ч. – Ч.1. / Відп. ред. В. М. Даниленко. – К. : Ін-т історії України НАН України, 2010. – 351 с.

88. Повышение эффективности работы транспорта Украинской ССР / Под ред. Ю. Ф. Кулаева. – К. : Наукова думка, 1979. – 223 с.

89. Природные и трудовые ресурсы Левобережной Украины и их использование. Промышленность и транспорт / Редкол. В. Ф. Лаврушин. – М. : Недра, 1965. – 242 с.

90. Проблемы развития транспорта СССР / Под ред. С. С. Ушакова. – М. : Транспорт, 1981. – 853 с.

91. Радянська Україна: соціально-економічний довідник / Під ред. В.І. Сенченко. – К. : Політвидав України, 1985. – 206 с.

92. Региональные проблемы развития транспортной системы Украинской ССР / Отв. ред. Н. Е. Гончаров. – М. : Институт комплексных транспортных проблем, 1988. – 158 с.

93. Розвиток народного господарства Української РСР 1917 – 1967: В 2-х т. – Т. 2. Завершення будівництва соціалізму та перехід до комунізму (1938-1967 рр.). – К.: Наукова думка, 1967. – 499 с.

94. Розенко П. Народне господарство УРСР в 1962 році // Економіка Радянської України. – 1962. – № 1. – С. 3-10.

95. Рощенко А. В. Прогрессивная организация труда на транспорте. – К. : Урожай, 1981. – 113 с.

96. Славов Н. На речных магистралях Украины / Н. Славов // Речной транспорт. – 1982. – № 12. – С. 6-7.

97. Совершенствование методов разработки систем показателей плана развития транспорта региона / От. ред. Н. Е. Гочаров. – М. : Труды института комплексных транспортных проблем, 1980. – 82 с.

98. Совершенствование организации транспортно-эксплуатационного обслуживания отраслей народного хазяйства республики / Подгот. А. И. Воркут, А. Г. Калинин, Л. С. Чеснокова. – К. : Знания, 1987. – 24 с.

99. Совершенствование хозяйственного механизма на транспорте / Подгот. Н. Е. Гончаров. – К. : Знание, 1988. – 15 с.

100. Старовойтенко И.И. Экономика Украинской ССР / И.И. Старовойтенко. – М.: Экономика, 1967. – 119 с.

101. Статистичий щорічник України за 2001 р. – К. : Техніка, 2002. – 284 с.

102. Столбовой В. Д. Транспорт Украинской ССР / В. Д. Столбовой. – К., 1971. – 101 с.

103. Студенников Т. В. Транспорт і зв’язок України в семирічці / Т. В. Студенников. – К. : Держполіт УРСР, 1966. – 104 с.

104. Тенденции и перспективы развития транспорта и перевозок в странах Западной Европы / Под общ. ред. Л. И. Валевского и С. Б. Шлихтера. – М. : Ин-т комплексных транспортных проблем при Госплане СССР, 1980. – 223 с.

105. Кірпа Г. М. Транспорт Дніпропетровщини. Європейський шлях розвитку / Г. М. Кірпа. – Д. : ЕНЕМ, 2003. – 112 с.

106. Транспорт стран Советов: Итоги за 70 лет и перспективы развития / И. В. Белов, В. А. Персианов, Б. А. Волков / Под ред. И. В. Белова. – М. : Транспорт, 1987. – 311 с.

107. Транспортное строительство СССР. – М. : Наука, 1972 – 436 с.

108. Третьяков А. П., Булгакова С. А. Некоторые направления улучшения транспортно-экономических связей Донецко-Приднепровского экономического района // Экономические вопросы развития транспорта / Под общ. ред. А. Г. Захарова. – К. : Госплан УССР, 1973. – С. 111-118.

109. Україна: друга половина XX ст. Нариси історії / Ред. П. П. Панченко, М. Р. Плющ, Л. А. Шевченко. – К. : Либідь, 1997. – 350 с.

110. Українська РСР в цифрах в 1961 р. Короткий статистичний довідник. – К. : Держвидав, 1962. – 270 с.

111. Федорова Е. Н. Научно-технический прогресс на железнодорожном транспорте // Влияние новейших достижений научно-технического прогресса на развитие транспорта ведущих капиталистических стран / Отв. ред. С. А. Гуреев. – М. : Наука, 1988. – С. 52-70.

112. Хахлюк А. М. Залізничний комплекс України : генезис, функціонування, перспективи. – К. : Кондор, 2009. – 299 с.

113. Хрущов Н. С. О пятелетнем плане восстановления и развития народного хазяйства УССР на 1945-1950 гг.. Речь на 8 сессии Верховного Совета Украинской ССР 28 августа 1946 г. – К. : Украинское издательство политической литературы, 1946 г. – 24 с.

114. 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.

115. Цветов Ю. М. Транспортная система Украинской ССР и координация работы различных видов транспорта / Ю. М. Цветов. – К. : Знание, 1974. – 148 с.

116. Шафиркин Б. И. Повышение эффективности грузовых перевозок транспортной системы СССР / Б. И. Шафиркин. – М. : Транспорт, 1978. – 240 с.

117. Шульпин Л. Танспорт Украины в единой транспортной системе страны / Л. Шульпин. – К. : Знание, 1972. – 30 с.

118. Шульман А. С. Транспорт Российской Федерации в семилетии. – М. : Автотрансиздат, 1960. – 105 с.

119. Экономика Советской Украины 1945 – 1975 / Ред. А. С. Емельянов. – К. : Вища школа, 1975. – 407 с.

ІІ. Опубліковані документи

120. Письмо ЦК КПСС и Совета Министров СССР “О задачах по обеспечению выполнения плана капитального строительства в 1964-1965 гг.” 28 мая 1964 г. // Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. Сборник документов за 50 лет. В 5-ти т. – Т. 5. 1962-1965 годы. – М. : Политиздат, 1968. – С. 461-468.

121. Постановление Совета Министров СССР “Об упорядочении отвода земель для железных и автомобильных дорог, осушительных и оросительных каналов и других линейных сооружений” 27 января 1962 г. // Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. Сборник документов за 50 лет. В 5-ти т. – Т. 5. 1962-1965 годы. – М. : Политиздат, 1968. – С. 19-20.

122. Постановление Совета Министров СССР “Об усилении взаимной материальной ответственности транспортных организаций за несвоевременный вывоз грузов из портов и со станций при перевозках этих грузов в прямом смешанном железнодоржно-водном сообщении // Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. Сборник документов. – Т. 7. июль 1968-1969. – М. : Политиздат, 1970. – С. 197-198.

123. Постановление Совета Министров СССР “О введении аттестации руководящих, инженерно-технических работников и других специалистов

предприятий и организаций промышленности, строительства, сельского хозяйства, транспорта и связи” 26 июля 1973 г. // Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. Сборник документов. – Т. 9. февраль 1972-сентябрь 1973. – М. : Политиздат, 1974. – С. 557-558.

124. Постановление Совета Министров СССР “О мерах по дальнейшему развитию и более широкому внедрению непрерывных и новых специализированных видов транспорта” 20 января 1983 г. // Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. Сборник документов. – Т. 15. Ч. 1. 1983-май 1984. – М. : Политиздат, 1985. – С. 16-17.

125. Постановление Совета Министров СССР “О неотложных мерах по обеспечению перевозок грузов железнодорожным транспортом в 1968-1970 гг.” 27 мая 1968 г. // Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. Сборник документов. – Т. 6. 1966-июнь 1968. – М. : Политиздат, 1968. – С. 734-741.

126. Постановление Совета Министров СССР “О расширении прав начальников железнодорожных станций в части организации выполнения плана перевозок грузов” 5 октября 1986 г. // Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. Сборник документов. – Т. 16. Ч. 2. февраль-декабрь 1986. – М. : Политиздат, 1988. – С.466-467.

127. Постановление Совета Министров СССР “О порядке утверждения генеральных схем комплексного развития промышленного железнодорожного транспорта и порядке планирования и финансирования строительства объектов этого транспорта, общих для группы предприятий” 3 июля 1973 г. // Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. Сборник документов. – Т. 9. февраль 1972-сентябрь 1973. – М. : Политиздат, 1974. – С. 552-555.

128. Постановление Совета Министров СССР “О передаче железнодорожных подъездных путей необщего пользования в ведение железных дорог министерства путей сообщения” 26 мая 1962 // Решения

партии и правительства по хозяйственным вопросам. Сборник документов за 50 лет. В 5-ти т. – Т. 5. 1962-1965 годы. – М. : Политиздат, 1968. – С. 92-93.

129. Постановление Совета Министров СССР “О совершенствовании системы повышения квалификации руководящих работников и специалистов промышленности, строительства, транспорта, связи и торговли” 6 июня 1967 г. // Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. Сборник документов. – Т. 6. 1966-июнь 1968. – М. : Политиздат, 1968. – С. 404-408.

130. Постановление ЦК КПСС “Об опыте работы коллективов предприятий железнодорожного транспорта и промышленности Львовской области по эффективному использованию вагонов” 12 июня 1981 г. // Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. Сборник документов. – Т. 14. апрель 1981-декабрь 1982. – М. : Политиздат, 1983. – С. 62-63.

131. Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР “О дальнейшем развитии дорожного строительства в СССР” 5 августа 1968 г. // Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. Сборник документов. – Т. 7. июль 1968-1969. – М. : Политиздат, 1970. – С.41-44.

132. Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР “Об улучшении планирования, организации перевозок народнохозяйственных грузов и пассажиров и усилении воздействия хозяйственного механизма на повышение эффективности работы предприятий и организаций транспорта” 28 октября 1982 р. // Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. Сборник документов. – Т. 14. апрель 1981-декабрь 1982. – М. : Политиздат, 1983. – С. 587-593.

133. Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР “О мерах по развитию железнодорожного транспорта в 1976-1980 гг.” 13 января 1977 г. // Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. Сборник документов. – Т. 11. ноябрь 1975-июнь 1977. – М. : Политиздат, 1977. – С. 580-583.

134. Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР “О мерах по усилению перевозок грузов железнодорожным транспортом” 23 июля 1969 г. // Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. Сборник документов. – Т. 7. июль 1968-1969. – М. : Политиздат, 1970. – С. 502-505.

135. Указ Президиума Верховного Совета СССР “Об административной ответственности за нарушения правил, направленных на обеспечение сохранности грузов на транспорте” 24 августа 1981 г. // Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. Сборник документов. – Т. 14. апрель 1981-декабрь 1982. – М. : Политиздат, 1983. – С. 160-163.

ІІІ. Архівні матеріали

136. Центральний державний архів громадських об’єднань України (далі – ЦДАГО України). – Ф. 1. – Оп. 23. – Спр. 4033. Листи секретарів ЦК КП(б)У Н.С. Хрущова, Л.М. Кагановича, Д.С.Коротченко у Раду Міністрів СРСР та центральні організації з питань промисловості, транспорту та сільського господарства. – Арк. 14,18, 23, 39,74-75.

137. ЦДАГО України. – Ф. 1 – Оп. 23. – Спр. 4759. Спецповідомлення дорожніх відділів МВС та МДБ у ЦК КПУ про результати роботи по боротьбі з викраденнями вантажів на залізничному та водному транспорті. – Арк. 42

138. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп. 24. – Спр.149. Железнодорожный транспорт. Паровозоремонтные заводы. -– 11.01. – 22.12.1950. – 167 л.

139. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 167. Питання кадрів транспорту та зв’язку (16.01.1950-30.11.1950). – Арк. 6.

140. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп. 24. – Спр. 666. Десятилетний план развития энергетического хозяйства железных дорог и предприятий Юго-Западного округа на период 1950-1960 гг. – 25.01.1950. – 134 л.

141. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп. 24. – Спр. 667. Технико-экономический обзор Львовской железной дороги. – 29.04.1950. – 427 л.

142. ЦДАГО України – Ф.1. – Оп. 24. – Спр. 932. Железнодорожный транспорт (вопросы перевозок). Работа заводов Министерства путей сообщения. – 10.01. – 14.12.1951. – 121 л.

143. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп. 24. – Спр. 1463. Отчет о ходе подготовки Северо-Донецкой железной дороги к работе в зиму 1951-1952 гг. – 28.12.1952. – 69 л.

144. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1478. Отчет о работе политотдела Одесской железной дороги за 1950 год. – 9.02.1951. – 48 л.

145. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 1803. Железнодорожный транспорт. – 19.02. – 12.12.1952. – 46 л.

146. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2590. Железнодорожный транспорт (вопросы перевозки зерна, леса, овощей, нефтепродуктов, угля, заявки на вагоны). – 16.01. – 12.12.1952. – 207 л.

147. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2591. Железнодорожный транспорт (работа заводов Министерства путей сообщения). – 21.01. – 19.09.1952. – 46 л.

148. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 2874. Железнодорожный транспорт (вопросы перевозки зерна, леса, овощей, нефтепродуктов, угля, заявки на вагоны). – 29.01. – 14.12.1953. – 140 л.

149. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3310. Звіти про роботу залізниць. – 1952. – Арк. 129.

150. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3310. Отчет о работе Северо-Донецкой железной дороги за 1952 год. – 22.04.1952. – 162 л.

151. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп. 24. – Спр. 3313. Строительство и восстановление мостов, вокзалов, путей и разъездов. – 24.01. – 12.12.1952. – 21 л.

152. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3326. Аварии и происшествия на транспорте. – 24.01. – 8.12.1952. – 32 л.

153. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3925. Справки отделов ЦК КП Украины, письма, информации и докладные записки обкомов КПУ

Львовской, Станиславской и Донецкой железных дорог, Министерства путей сообщения и других организаций – о неудовлетворительном выполнениями железными дорогами постановлений Совета Министров СССР «Об обеспечении выполнения плана перевозок грузов железными дорогами и об улучшении работы на железных дорогах». – 9.12 – 24.12.1954. – 56 л.

154. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 3926. Справки промышленно-транспортного отдела ЦК КП Украины, информации обкомов КП Украины, райкомов КП Украины, письма паровозоремонтных заводов о дальнейшем улучшением работы железнодорожного транспорта по перевозки грузов. – 7.01. – 9.11.1954. – 31 л.

155. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 4106. Проект исходящего письма ЦК КПСС, справки отделов ЦК КП Украины, Совета Министров Украины, Министерств, Госплана УССР, КГБ при СМ УССР и других организаций по вопросам работы железной дороги, автомобильного транспорта. – 15.01.1955. – 7.02.1956. – 289 л.

156. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 4193. Справки отдела транспорта и связи ЦК КП Украины, докладные записки, постановления обкомов партии, Южной железной дороги – о выполнении мероприятий по обращению ЦК КПСС. – 3.01. – 17.09.1955. – 115 л.

157. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 4323.Телеграмма Совета Министров СССР, копии исходящих писем ЦК КПСС, СМ СССР Министерству обороны СССР, справки отдела транспорта и связи ЦК КП и других организаций – по вопросу работы железнодорожного транспорта. – 20.02. – 17.12.1955. – 58 л.

158. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 4357. Копія вихідного листа в ЦК КПРС, довідки відділів ЦК КПУ, лист та матеріали до них обкомів КПУ з питань правильного використання кадрів. – 04.01.1956 – 03.01.1957. – Арк. 314.

159. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 4429. Письмо в ЦК КПСС, справки транспортного отдела ЦК КП Украины, постановления, письма

обкомов, горкомов, Министерств и других организаций – по вопросам работы железнодорожного транспорта. – 16.01. – 12.12.1956. – 56 л.

160. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 4563. Справка отдела транспорта и связи ЦК КП Украины, письмо Юго-Западной железной дороге – о строительстве второго вокзала в г. Киев. – 18.01. – 27.03.1957. – 6 л.

161. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 4590. Копии исходящих писем ЦК КПСС, Совета Министров СССР Министру путей сообщения, справки транспортного отдела ЦК КП Украины, письма, постановления обкомов, горкомов и других организаций - по вопросам работы железнодорожного транспорта. – 22.02. – 25.11.1957. – 111 л.

162. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 4771. Справки отдела транспорта и связи ЦК КП Украины, письма обкомов партии, военных округов, Министерства автотранспорта и шоссейных дорог. – 25.12.1958. – 17.01.1959. – 36 л.

163. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 4871. Справки транспортного отдела ЦК КПУ, постановления, письма обкомов Компартии Украины, министерств и других организаций по вопросам работы железных работ, водного транспорта; о работе связи, об авариях на транспорте и других вопросам. – 31.01. – 30.12.1958. – 106 л.

164. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 4871. Про роботу Одеської залізниці. – 1957. – Арк. 4.

165. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 4977. Письмо ЦК КПСС, справки, сообщения отделов ЦК КП Украины, сообщения, письма обкомов КПУ и других организациях – о строительстве обхода Киевского железнодорожного узла, о рабочей связи, аварий и происшествий на автотранспорте. – 22.01. – 29.12.1959. – 53 л.

166. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 5353. Справки отдела транспорта и связи ЦК КП Украины, письма, постановления обкомов КП Украины, Киевского военного округа, Министерства автотранспорта и

шоссейных дорог УССР и других организаций – о работе железнодорожного транспорта. – 3.03. – 1.11.1961. – 137 л.

167. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 5353. Звіти про роботу залізниць. – 1961. – Арк. 16.

168. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 5609. Справки отдела транспорта и связи ЦК КП Украины, постановления обкомов Компартии Украины, Тернопольского горкома Компартии Украины – о работе Одесской железной дороги. – 9.03. – 26.10.1962. – 26 л.

169. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 5712. Копия исходящего письма в ЦК КПСС о ходе выполнения постановления ЦК КПСС «О Мерах по улучшению обслуживания пассажиров на железнодорожном транспорте», справки отдела транспорта и связи ЦК КП Украины, письма, постановления обкомов КП Украины. – 28.01. – 2.12.1963. – 46 л.

170. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 5945. Копии исходящих писем в ЦК КПСС, справки отделов ЦК КП Украины, письма Министерства путей сообщения СССР, Министерства связи УССР, обкомов КП Украины и других организаций – об открытии движения поездов по мосту через р. Тиса. – 6.01. – 11.01.1965. – 79 л.

171. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 6037. Справки отделов ЦК КП Украины, письма Министерства связи СССР, КВО – о проведении совещания экспертов в г. Киев, о строительстве моста через р. Десна и строительстве южного железнодорожного обхода г. Киев по трассе Буча – Глеваха – Борисполь – Большая Дымерка с мостовым переходом через Днепр. – 12.01. – 4.03.1965. – 17 л.

172. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 6177. Копии исходящих писем в ЦК КПСС, справки секретаря ЦК КП Украины В.И. Дрозденко, отдела транспорта и связи ЦК КП Украины, письма, докладные записки, постановления обкомов КП Украины, Совета Министров СССР, Прокуратуры УССР и других организаций – о критических замечаниях, высказанных коммунистами на отчетно-выборных собраниях и партийных

конференциях, об увеличении производства магистральных вагонов. – 9.02. – 8.12.1966. – 86 л.

173. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 24. – Спр. 6344. Копии исходящих писем в ЦК КПСС, справки отдела транспорта и связи ЦК Компартии Украины, письма, постановления обкомов, горкомов партии, Совета Министров УССР и других организаций – о перевозках грузов по железной дороге. – 10.01. – 27.12.1967. – 107 л.

174. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 83. Копії вихідних листів в ЦК КПРС, довідки секретаря ЦК КПУ Дрозденко, відділу транспорту та зв'язку ЦК КПУ, інформації про покращення обслуговування населення пасажирським транспортом, про будівництво автодоріг. – 08.05.1968 – 24.12.1968. – Арк. 5-9, 13-16, 26.

175. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 85. Довідки секретарів ЦК КПУ, повідомлення, листи про аварії на транспорті. – 30.07.1968 – 10.11.1968. – Арк. 43.

176. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 143. Объяснительная записка к финансовому отчету и балансу за 1968 г. – 1968. – Арк. 44.

177. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 220. Копии исходящего письма обкомам, облисполкомам, министерствам и ведомствам, справки отделов ЦК КП Украины, информации обкомов партии, министерств УССР и других организаций по вопросам подготовки предприятий для работы в осенне-зимний период, экономии топлива, электроэнергии и рационального использования железнодорожных вагонов. – 5.07. – 9.10.1969. – 226 л.

178. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 234. Справка отдела транспорта и связи ЦК КП Украины, информации Министерств, железной дороге по вопросам работы железнодорожного транспорта. – 3.04. – 20.11.1969. – 71 л.

179. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 401. Зауваження ЦК КПУ до проекту п'ятирічного плану розвитку народного господарства УРСР на 1971-1975 рр. – 22.09.1970 – 31.12.1970. – Арк. 1-7.

180. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 402. Исходящие письма в ЦК КПСС, справки отдела тяжелой промышленности ЦК КП Украины, письма Совета Министров СССР, Главснаба СССР – о стане «3600», о развитии железнодорожного транспортного хозяйства. – 24.03. – 21.09.1970. – 89 л.

181. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 415. Довідки, звіти про заходи з покращення провізної здатності на залізницях УРСР. – 1970. – Арк. 7.

182. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 564. Витяг з протоколу засідання бюро Кіровоградського обкому КПУ від 9 вересня 1971 р. “Про стан безпеки руху поїздів на залізничному транспорті області”. – 1969-1971. – Арк. 5-6.

183. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 564. Информация в ЦК КПСС о ходе выполнения постановлений ЦК КПСС «Об усилении безопасности движения транспорта». – 8.01. – 3.11.1971. – 79 л.

184. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 705. Об использовании предприятиями фондов. – 1972. – Арк. 102-103.

185. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 715. Справка об использовании грузовых автомобилей в народном хозяйстве Украинской ССР в 1971 году. – 10.01.1972 – 15.09.1973. – Арк. 6-20.

186. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 716. Информация отдела транспорта и связи ЦК КП Украины и Закарпатского обкома партии о ходе перевозок импортного зерна, о состоянии дел с обеспечением импортно-экспортных перевозок по Ужгородскому отрезку Львовской железной дороги. – 1972-1973. – 76 л.

187. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 905. Переписка з Міністерством шляхів сполученя СРСР. – 1973. – Арк. 6.

188. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 905. Переписка с Министерством путей сообщения СССР, Госпланом СССР о дальнейшем развитии перевозок грузов и пассажиров по железным дорогам республики. – 22.05. – 21.11.1973. – 15 л.

189. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 1111. Письмо в ЦК КПСС, информация Донецкого обкома партии о выполнении постановления ЦК КПСС «О ходе выполнения Министерством путей сообщения постановления ЦК КПСС «О Мерах по улучшению обслуживания пассажиров на железнодорожном транспорте». – 6.02. – 31.12.1974. – 36 л.

190. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 1111. Інформації про заходи з покращення обслуговування пасажирів на залізницях. – 1973. – Арк. 1.

191. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 1267. Листування з міністерством шляхів сполучення СРСР, листи з питань роботи залізничного та водного транспорту. – 11.02.1975 – 20.08.1975. – Арк. 1-3.

192. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 1267. Листування з Міністерством шляхів сполученя СРСР. – 1975. – Арк. 3.

193. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 1269. Доповідні записки, листи в ЦК КПРС, інформації обкомів про аварії та простої на промислових підприємствах та транспорті УРСР. – 31.12.1974 – 26.12.1975. – Арк. 209.

194. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 1415. Інформкація “Про виконання задань по перевезенню імпортного зерна”. – 1974. – Арк. 9.

195. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 1415. Письма в ЦК КПСС, справки отдела транспорта и связи ЦК КП Украины об улучшении работы железнодорожного транспорту. – 16.02.1976 – 14.03.1977. – 38 л.

196. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 1416. Справка о некоторых резервах в использовании грузовых автомобилей Украинской ССР за годы девятой п’ятилетки. – 24.05.1976 – 06.11.1976. – Арк. 1-10.

197. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 1569. Інформація “Про виконання постанов ЦК КПРС та Ради Міністрів СРСР про заходи з розвитку залізничного транспорту у 1976-1980-х рр. на залізницях УРСР”. – 1977. – Арк. 1.

198. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 1570. Довідки відділу транспорту та зв’язку ЦК КПУ про хід виконання постанов ЦК КПРС. – 02.03.1976 – 11.11.1977. – Арк.5-20.

199. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 1571. Довідка про виконання постанови ЦК КПРС та Ради Міністрів СРСР “Про заходи з розвитку залізничного транспорту у 1976-1980 рр.”. – 1976-1977. – Арк. 6.

200. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 1747. Довідки, інформації, звіти про роботу залізниць. – 1978. – Арк. 1.

201. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 1755. Довідки, інформації, звіти про роботу залізниць. – 1978. – Арк. 1-2,6.

202. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 1953. Письма в ЦК КПСС, Совет Министров СССР, Министерство путей сообщения СССР, справки отделов ЦК о работе железнодорожного транспорта. – 1979. – 46 л.

203. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 2120. Інформація “Про хід виконання прийнятих у 1978-1980 рр. постанов ЦК КПУ з питань покращення роботи залізничного транспорту та посилення партійного керівництва цією галуззю народного господарства”. – 1980. – Арк. 4.

204. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 2120. Інформації в ЦК КПРС, довідки секретарів ЦК, відділів ЦК КПУ, листування з Міністерством шляхів сполучення СРСР з питань залізничного та водного транспорту. – 24.01.1980 – 16.12.1980. – Арк. 2, 22-25.

205. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 2121. Справка о ходе выполнения Постановления Совета Министров УССР от 31 мая 1979 г. № 276 “О мерах по улучшению использования грузового автомобільного транспорта”. – 19.03.1980 – 03.11.1980. – Арк. 17-23.

206. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 2280. Інформація про хід виконання в УРСР постанови ЦК КПРС та Ради Міністрів СРСР “Про заходу із забезпечення сохранності народногосподарських вантажів та посилення боротьби з розкраданнями на залізницях та водному транспорті”. – 1981. – Арк. 4.

207. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 2280. Інформація про хід виконання постанови ЦК КПРС від 11.06 1981. “Про закупівлю та поставку

продовольчих товарів у першому півріччі 1981 р. – 22.01.1981 – 06.10.1982. – Арк. 14-15.

208. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 2280. Інформація в ЦК КПРС, листування з Міністерством шляхів сполучення СРСР з питань водного транспорту. – 22.01.1981 – 06.10.1982. – Арк. 26-28.

209. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 2419. Телеграма голови Ради Міністрів УРСР Ляшко від 22.09.1982. – 1982. – Арк. 6.

210. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 2419. Довідки, інформації, звіти про роботу залізниць. – 1982.– Арк. 14.

211. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 2419. Письма в ЦК КПСС о недостатках в организации грузоперевозок на железнодорожном и водном транспорте, о транспортной обстановке на дорожных магистралях г. Киев. – 12.01.1982 – 13.07.1983. – 98 л.

212. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 2562. Записки, довідки, інформації відділу транспорту та зв'язку ЦК КПУ з питань транспорту та зв'язку. – 28.01.1981 – 22.12.1983. – Арк. 6, 25.

213. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 2732. Переписка з міністерством шляхів сполучення про покращення управління залізничним транспортом. – 1984. – Арк. 4.

214. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 2869. Довідка "Про прийняті заходи для стабілізації обстановки на залізницях УРСР". – 1985. – Арк.1.

215. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 2869. Довідка "Про стан з перевезеннями вантажів залізницями в УРСР". – 18.02.1985 – 23.10.1985. – Арк. 7-8.

216. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 3000. Листи ЦК КПУ, союзних міністерств, відділів транспорту та зв'язку про роботу залізничного та водного транспорту. – 18.01.1986 – 02.03.1987. – Арк. 1, 39.

217. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 3167. Листи ЦК КПУ, союзних міністерств, відділів транспорту та зв'язку про роботу залізничного та водного транспорту. – 15.04.1987 – 26.11.1987. – Арк. 6-7.

218. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 3167. Довідки, інформації, звіти про роботу залізниць. – 1987. – Арк. 23-35.

219. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 3348. Протокол наради в Раді Міністрів СРСР, доповідні записки, інформації ЦК КПУ, транспортного відділу про роботу автомобільного та залізничного транспорту. – 24.02.1988 – 26.10.1988. – Арк. 23-24.

220. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 4033. Листи секретарів ЦК КП(б)У Н.С. Хрущова, Л.М. Кагановича, Д.С.Коротченко у Раду Міністрів СРСР та центральні організації з питань промисловості, транспорту та сільського господарства (06.01.1947-26.12.1947). – Арк. 14, 18, 23, 39-42, 74-75.

221. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 25. – Спр. 4759. Спецповідомлення дорожніх відділів МВС та МДБ у ЦК КПУ про результати роботи по боротьбі з хищеніями вантажів на залізничному та водному транспорті. – 03.01.1947 – 19.12.1947. – Арк. 42.

222. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 32. – Спр. 2597. Записки, довідки, телеграми соціально-економічного відділу ЦК КП України, Міністерства шляхів сполучення СРСР, Міністерства транспорту УРСР, Спілки журналістів України, колективу локомотивного депо Миколаєва про недоліки в роботі Донецької залізниці. – 13.04. – 22.11.1989. – 195 л.

223. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 132. Приказы, докладные записки, справки о ходе восстановлении дорог, организации системы государственного управления шоссейных дорог. – 08.01.1944 – 07.03.1945. – Арк 1,2.

224. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 132. Справка “О результатах проверки состояния дорог на территории УССР”. – 08.01.1944 – 07.03.1945. – Арк 13.

225. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 132. Постанова РНК УРСР та ЦК КПУ № 493 від 15.05.1944 “Про виділення робочої сили гуж транспорту” 08.01.1944 – 07.03.1945. – Арк.18.

226. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 248. Докладные записки, справки и переписка по вопросам обеспечения автотранспортом западных областей УССР и отгрузке семенного картофеля. – 04.01.1945 – 14.01.1946. – Арк.82, 184, 208-209.

227. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 249. Справка о плане на 1945 год и ходе выполнения подготовительных работ по строительству, восстановлению и ремонту дорог и мостов по по Главдорупру при СНК УССР. – 15.02.1945 – 09.08.1945. – Арк. 5-14.

228. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 418. Переписка с Юго-Западным округом железных дорог – планы производственных показателей, о проверке качества обслуживания пассажиров и др. Т.1. – 5.01. – 18.11.1950. – 287 л.

229. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп. 77. – Спр. 419. Переписка с Юго-Западным округом железных дорог – показатели работы, планы. Т.2. – 19.11. – 31.12.1950. – 170 л.

230. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 420. Переписка с Донецким округом железных дорог – показатели работы, планы, стенограммы. Т.1. – 4.02. – 3.08.1950. – 244 л.

231. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 421. Переписка с Донецким округом железных дорог – отчеты, планы. Т.2. – 4.08. – 31.12.1950. – 210 л.

232. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 422. Переписка с Юго-Западной железной дорогой по вопросу ремонта, строительства, перевозки грузов и другое. – 7.01. – 2.12.1950. – 164 л.

233. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 424. Переписка со Сталинской железной дорогой – основные показатели работы, докладные записки о выполнении плана, подготовке к зиме и др. Т.2. – 7.02. – 1.12.1950. – 130 л.

234. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп. 77. – Спр. 427. Переписка с Северо-Донецкой железной дорогой – протоколы Президиума Донпрофсоюза, справки политотдела дороги «О работе Юго-Восточной железной дороге». Т.1. – 25.05. – 11.10.1950. – 141 л.

235. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп. 77. – Спр. 429. Переписка с Одесской железной дорогой – отчеты о работе политотдела и строительно-востановительных работах. – 224 л.

236. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 430. Переписка с Винницкой железной дорогой – докладные записки о работе узловых парткомитетов, о строительно-востановительных работах и др. – 28.04. – 31.12.1950. – 114 л.

237. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 432. Переписка с Львовской железной дорогой о ходе подготовки к перевозкам зерна нового урожая, о подготовке к зиме, о работе парткомитетов. – 14.06. – 31.12.1950. – 43 л.

238. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 434. Ведомости работы Московско-Киевской железной дороги и другая переписка. – 14.06. – 31.12.1950. – 18 л.

239. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 435. Приказы Министерства путей сообщения СССР. Т.1. – 2.01. – 31.03.1950. – 167 л.

240. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 436. Приказы Министерства путей сообщения СССР. Т.2. – 10.04. – 30.12.1950. – 201 л.

241. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 447. Докладные записки начальников паровозоремонтных заводов Министерства путей сообщения и состояния работы заводов. – 13.04. – 22.12.1951. – 102 л.

242. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 448. Доклады начальника отдела капитального строительства Юго-Западного округа о выполнении строительных и плане капитальных вложений. – 2.04. – 15.07.1951. – 184 л.

243. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 449. Планы и показатели работы дорог Донецкого округа железной дороги. – 16.01. – 5.07.1951. – 92 л.

244. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 450. Протоколы партийных собраний, отчеты о работе Юго-Западной железной дороги. – 26.02. – 22.08.1951. – 139 л.

245. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 452. Основные показатели работы Южной железной работы, информации партотдела дороги, справки о состоянии обслуживания пассажиров. Т.1. – 9.02. – 20.07.1951. – 196 л.

246. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 453. Справки о строительно-востановительных работах, о подготовке к зиме, оперативный отчет о выполнении капвложений по Южной железной дороге. Т.2. – 4.08. – 31.12.1951. – 220 л.

247. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 456. Доклад Укржелдорстроя Центральному Комитету КП(б)У «О ходе выполнения механизированных земляных работ железнодорожного земляного полотна линии Федоровка-Каховка» по состоянию на 30.07.1951. – 31.07.1951. – 17л.

248. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 459. Справки строительно-востановительного управления, политотдела и начальника Одесской железной дороги о строительных работах по строительству вокзала, подготовке к зиме, о массово-политической работе. – 26.04. – 31.12.1951. – 224 л.

249. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 463. Приказы Министерства путей сообщения СССР. Т.1. – 6.01. – 9.07.1951. – 160 л.

250. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 464. Приказы Министерства путей сообщения СССР. Т.2. – 9.07. – 25.12.1951. – 152 л.

251. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 467. Документи, записки обкомів КП(б)У, Головдоруправління шосейних доріг МВС УРСР з питань дорожнього будівництва. – 11.04.1951 – 27.11.1951. – Арк. 4-5, 9-13, 42-50, 72, 79, 82.

252. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 469. Переписка с Юго-Западной железной дорогой. Т.1. – 7.01. – 5.09.1952. – 141 л.

253. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 470. Переписка с Юго-Западной железной дорогой. Т.2. – 5.09. – 31.12.1952. – 186 л.

254. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 471. Переписка с Южной железной дорогой. Т.1. – 23.01. – 14.07.1952. – 234 л.

255. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 472. Переписка со Сталинской железной дорогой. Т.1. – 23.01. – 14.07.1952. – 148 л.

256. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 483. Приказы Министерства путей сообщения СССР. – 7.01. – 30.12.1952. – 331 л.

257. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 485. Справка о претензиях Днепровского пароходства к клиентуре и Управлению Юго-Западной железной дороги в навигацию 1952 года. – 19.01.1952 – 31.12.1952. – Арк. 10-19.

258. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 485. Докладные записки Днепровского речного пароходства и Днепровского бассейнового управления о работе водного транспорта. – 19.01.1952 – 31.12.1952. – Арк. 24, 26, 148, 149, 177, 214.

259. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 485. Справка о неотложных вопросах, связанных развитием Днепровкого речного пароходтва в п’яток пятилетке 1951-1955 гг. – 19.01.1952 – 31.12.1952. – Арк. 137-141.

260. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 485. Справка об итогах навигации на малых реках Украинкой ССР и выполнении основных производственных показателей плана 1952 года. – 19.01.1952 – 31.12.1952. – Арк. 219-225.

261. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 491. Данные о работе заводов Министерства путей сообщения. – 28.03.1952 – 20.10.1952. – Арк. 123.

262. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 492. Звіти, інформації та довідки обкомів КПУ про стан гуртожитків будівельних організацій. – 15.01.1952 – 26.11.1952. – Арк. 5-9.

263. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп. 77. – Спр. 494. Справки Укржелдорстроймеханизации о выполнении планов работы. – 25.04. – 4.12.1952. – 31 л.

264. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Д. 495. Справки о работе институтов железнодорожного транспорта. – 16.02. – 31.12.1952. – 69 л.

265. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 496. Справки строительных организаций о выполнении планов строительства железных дорог. Т.1. – 8.01. – 12.12.1952. – 190 л.

266. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 497. Справки строительных организаций о выполнении планов строительства железных дорог. Т.2. – 26.08. – 31.12.1952. – 119 л.

267. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 498. Краткий анализ выполнения капиталовложений, протоколы партийных собраний партийных организаций и переписка по Управлению Юго-Западною железною дорогою. – 3.02. – 4.06.1953. – 227 л.

268. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 499. Докладные записки Политуправления Южной железной дороги о проверке работы железнодорожных техникумов, выполнении социалистических обязательств. – 14.02. – 3.06.1953. – 33 л.

269. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 500. Отчеты о работе Одесского и Харьковского электротехникумов, Киевского политехникума связи и др. Отчеты о выполнении плана работы по Одесской железной дороге. – 29.01. – 10.06.1953. – 319 л.

270. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 504. Приказы Министерства путей сообщения СССР. – 7.01. – 19.05.1953. – 53 л.

271. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 510. Справки Укржелдорстроймеханизации о выполнении планов работы за 3-й квартал. – 2.02. – 6.06.1953. – 28 л.

272. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 511. Отчет Харьковского Гидротранса о партийно-организационной работе за 1952 г. Справки Управления железной дороги и управления железнодорожного строительства о строительстве вокзала и др. – 5.01. – 13.06.1953. – 116 л.

273. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 561. Довідки, звіти про роботу Вінницької залізниці. – 1953. – Арк. 5-9.

274. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 561. Довідка “Про роботу політвідділу Південно-Західної залізниці”. – 1953. – Арк. 37.

275. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 571. Справки промышленно-транспортного отдела ЦК КПУ. – 1953. – Арк. 1-8, 56.

276. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 571. Отчет о производственной деятельности Сталинской железной дороги. – 1953. – Арк. 73-76.

277. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 624. Основные показатели работы и справки о состоянии политико-воспитательной работы Юго-Западной железной дороги. – 4.01. – 30.07.1954. – 108 л.

278. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 624. Указания политотдела, основные показатели работы, планы работы, отчеты о выполнении планов капиталовложения, протоколы партийных собраний Южной железной дороги. – 6.01. – 9.07.1954. – Арк. 33-87.

279. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 628. Справки о внедрении передового опыта работы на дороге, о выполнении сентябрьского Пленума ЦК КПСС «Отчеты о выполнении плана капвложений Одесско-Кишиневской железной дороги». – 7.01. – 30.08.1954. – 117 л.

280. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 633. Отчеты, справки, информации, показатели работы и данные о работе вагоноремонтных заводов Министерства путей сообщения за 1950/53 гг. – 8.01. – 11.05.1954. – 67 л.

281. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 635. Справки железнодорожных строительных организаций о выполнении плана капстроительства, отчеты о выполнении плана капвложений по строительству железных дорог УССР. – 9.01. – 18.06.1954. – 142 л.

282. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 653. Годовой отчет Политотдела Юго-Западной железной дороги за 1954 год. Дорожный отдел выполнения плана перевозок на 1955 год. – 10.02. – 30.11.1955. – 175 л.

283. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 654. Переписка по Южной железной дороге по вопросу организации дорожной рельсовой базы, строительства паротурбинной электростанции на ст. Гребенка. – 24.02. – 18.04.1955. – 12 л.

284. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 655. Довідкапро роботу Одесько-Кишинівської залізниці. – 1955. – Арк. 60.

285. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 659. Доповіді про виконання планів капітального будівництва на Донецькій залізниці. – 1955. – Арк. 61.

286. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 662. Піврічні та річні звіти роботи заводів, будівельних трестів, матеріали виступів на Загальносоюзній нараді будівельників. – 23.03.1955 – 11.02.1956. – Арк. 49.

287. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 663. Основные показатели работы Юго-Западной железной дороги. Докладные записки и справки по усовершенствованию административно–управляющего аппарата управления дороги. – 4.02. – 4.12.1956. – 41 л.

288. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 664. Звіти про роботу з кадрами в Українському об'днанні "Промзалізтрансі" за 1956 р. – 1956. – Арк. 56-57.

289. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 666. Інфрмація "Про хід виконання плану житлового будівництва". – 1956. – Арк. 58.

290. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 666. Основные показатели работы Южной железной дороги. Справки о мероприятиях по структурному изменению и переписка с Южной железной дорогой. – 6.02. – 9.11.1956. – 75 л.

291. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 669. Основные показатели работы железнодорожного транспорта. Справки о мероприятиях по структурному изменению и переписка с МПС. – 1956. – Арк. 12-39.

292. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 672. Справки о работе железных дорог УССР. – 02.01. – 19.12.1956. – Арк. 15-51.

293. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 675. Довідки, звіти про роботу Південно-Західної залізниці. – 1957. – Арк. 31.

294. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 680. Отчеты и справки Южной и Донецкой железных дорог и внедрений изобретений и рационализаторских предложений. – 11.02. – 31.12.1957. – 74 л.

295. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 684. Докладные записки обкомов КП Украины и Управления железных дорог об улучшении работы

узловых парткомов, о строительстве железнодорожных мостов; об установлении границ железных дорог Украины, о выполнении работ по электрификации железнодорожных линий. – 4.04. – 20.11.1958. – 66 л.

296. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 686. Докладные записки отдела, горкома, Госбанка и Управлений железных дорог о состоянии контроля за обилечиванием пассажиров в поездах; сливе груза из железнодорожных цистерн, введении тепловой тяги по депо Купянск и другим вопросам железнодорожного транспорта. – 24.01. – 19.12.1959. – 72 л.

297. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 687. План организационно-технических мероприятий, обеспечивающих выполнение решений июльского Пленума ЦК КПСС по Юго-Западной железной дороге на 1959-1965 гг. – 2.09.1959. – 68 л.

298. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 688. Докладні записки, інформації та довідки відділу, обкомів КПУ та Міністерства автомобільного транспорту УРСР про заходи з покращення роботи пасажирського та вантажного автотранспорту. – 10.01.1959 – 22.01.1960. – Арк. 40.

299. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 691. Предложения и переписка по мероприятиям для улучшения работы Юго-Западной и Сталинской железной дороги. – 18.01. – 3.11.1960. – 42 л.

300. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 693. Отчет о работе с кадрами на Южной железной дороге. – 18.01. – 3.11.1960. – 7 л.

301. ЦДАГО України. – Ф.1. – Оп. 77. – Спр. 695. Справки о работе железных дорог УССР. – 9.01. – 18.06.1960. – Арк. 35-69.

302. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 699. Переписка с железными дорогами по выполнению соцобязательств, оказанию шефской помощи колхозам, выполнению планов работ. – 10.01. – 31.07.1961. – 68 л.

303. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 704. Звіт про роботу з кадрами на Придніпровській залізниці. – 1961. – Арк. 3, 125-126, 168.

304. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 707. Звіт про роботу з кадрами на Південно-західній залізниці. – 1962. – Арк. 96.

305. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 709. Звіт про роботу з кадрами на Одеській залізниці. – 1962. – Арк. 64-68.

306. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 711. Ітоги господарської діяльності залізниць. – 1962. – Арк. 85-87.

307. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 713. Отчет о работе с кадрами на Юго-Западной железной дороге за 1963 год. – 14.02.1964. – 103 л.

308. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 714. Звіти про роботу з кадрами на Донецькій залізниці. – 1963. – Арк. 39-56.

309. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 715. Звіти про роботу з кадрами на Одеській залізниці. – 1963. – Арк. 7-27, 62-78.

310. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 719. Звіти про роботу з кадрами на Південно-Захвдній залізниці. – 1964. – Арк. 73-89.

311. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 720. Звіти про роботу з кадрами на Південній залізниці. – 1965. – Арк. 51-57.

312. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 725. Звіти про роботу з кадрами на Південно-Західної залізниці. – 1966. – Арк. 87-102.

313. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 731. Звіти про роботу з кадрами на Південно-Західній залізниці. – 1966. – Арк. 83.

314. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 732. Звіти про роботу з кадрами на Південній залізниці. – 1966. – Арк. 2, 48-49.

315. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 740. Звіти про роботу з кадрами на Південно-Західній залізниці. – 1967. – Арк. 126-140.

316. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 742. Звіти про роботу з кадрами на Донецькій залізниці. – 1967. – Арк. 81.

317. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 762. Справки железнодорожных строительных организаций о выполнении плана капстроительства, отчеты о выполнении плана капвложений по строительству железных дорог УССР. – 9.01. – 18.06.1961. – Арк. 31-50.

318. ЦДАГО України. – Ф. 276. – Оп. 6. – Спр. 34. Протокол открытого партийного собрания Управления планирования и снабжения матеріалами и оборудованием. – 1977-1978. – Арк. 9-10, 17-19.

319. ЦДАГО України. – Ф. 277. – Оп. 6. – Спр. 61. Доклады о пассажироперевозках. – 1972. – Арк. 6-8.

320. ЦДАГО України. – Ф. 277. – Оп. 6. – Спр. 86. Доклад о ходе выполнения постановления Совета Министров УССР от 18.11.1971 г. № 511 “О мерах по дальнейшему развитию контейнерных и пакетных перевозок грузов и задачи на 1976 г.”. – 1975. – Арк. 166.

321. ЦДАГО України. – Ф. 277. – Оп. 6. – Спр. 92. Доклад “О дополнительных мерах по обеспечению вивозки сельскохозяйственных продуктов урожая 1976 г.”. – 1975-1976. – Арк. 95-96.

322. ЦДАГО України. – Ф. 277. – Оп. 6. – Спр. 170. Справка о состоянии и принимаемых по выполнению плана капитального строительства. – 1976. – Арк. 142.

323. ЦДАГО України. – Ф. 280. – Оп. 6. – Спр. 26. Информации про агитационно-масовую работу. – 1972. – Арк. 72.

324. ЦДАГО України. – Ф. 300. – Оп. 1. – Спр.183. Доклад о подготовке управлений и отдельных санаториев к выполнению плана работ по капитальному ремонту на 1980 г. – 1979. – Арк. 22.

325. ЦДАГО України. – Ф. 300 – Оп. 5. – Спр. 130. Протокол закрітого партсобрания Республиканской СЕС Минздрава УССР от 20.01.1977 г. – 1976. – Арк. 9.

326. ЦДАГО України. – Ф. 300. – Оп. 5. – Спр. 183. Доклад о подготовке управлений и отдельных санаториев к выполнению плана работ по капремонту. – Арк. 22.

327. Центральний державний архів вищих органів влади України (далі – ЦДАВО України) Ф. Р2.– Оп. 7. – Спр. 2852. Матеріали з питань відбудови і роботи залізничного, водного і повітряного транспорту УРСР. – 02.01.1945 – 27.12.1945. – Арк. 145-147.

328. ЦДАВО України. – Ф. Р2.– Оп. 7. – Спр. 4082. Матеріали про роботу Головного шляхового управління при Раді Міністрів УРСР по будівництву, відбудові і ремонту шляхів і мостів УРСР. – 02.03.1946 – 03.09.1946. – Арк. 1-5, 11, 14-16, 56-63.

329. ЦДАВО України. – Ф. Р2.– Оп. 7. – Спр. 5655. Матеріали з питань відбудови і будівництва шляхів і мостів в УРСР. – 07.04.1947 – 11.12.1947.– Арк. 9-11, 20, 61, 95.

330. ЦДАВО України. – Ф. Р2.– Оп. 7. – Спр. 7392. Листування з виконавчими комітетами обласних Рад депутатів трудящихся УРСР з питань відновлення під'їзних шляхів до промислових підприємств. – 12.08.1948 – 31.12.1948 .– Арк. 185.

331. ЦДАВО України. – Ф. Р2.– Оп. 9. – Спр. 4543. Заходи щодо поліпшення використання транспортного флоту і зниження собівартості перевезення вантажів. – 16.01.1958 – 24.11.1958. – Арк.91-93, 99, 110-117.

332. ЦДАВО України. – Ф. Р2. – Оп. 13. – Спр. 4812. Доповідна записка "Про хід виконання постанови ЦК КПРС та Ради Міністрів СРСР від 5.08.1968 р. № 599 "Про подальший розвиток дорожнього будівництва в СРСР" та задачі по розвитку дорожного господарства республіки на 1971-1975 рр. – 13.05.1970 – 24.05.1971. – Арк. 30-40.

333. ЦДАВО України. – Ф. Р2.– Оп. 13. – Спр. 4830. Матеріали з питань роботи водного транспорту УРСР. – 06.01.1970 – 14.12.1970.– Арк. 51-57.

334. ЦДАВО України. – Ф. Р2.– Оп. 13. – Спр. 4830. Доповідь про результати роботи Головного управління річкового флоту при Раді міністрів УРСР за 1969 р. – 06.01.1970 – 14.12.1970. – Арк. 84-100.

335. ЦДАВО України. – Ф. Р2. – Оп. 13. – Спр. 9594. Доповідні записки, інформації та інші документи по контролю за виконанням постанови Ради Міністрів УРСР № 332 від 19.06.1974 р. "Про заходи по подальшому розширенню централізованих перевезень вантажів автомобільним транспортом". – 30.04.1975 – 05.01.1976. – Арк.9-10.

336. ЦДАВО України. – Ф. Р2. – Оп. 14. – Спр. 6678. Доповідні записки по загальним питанням транспорту, шляхового господарства УРСР. – 21.01.1983 – 31.10.1983. – Арк. 3-10, 46-52.

337. ЦДАВО України. – Ф. Р2. – Оп. 15. – Спр. 776. Листи і доручення Ради Міністрів УРСР, інформації, доповідні записки, звіти міністерств про роботу підприємств вантажного автомобільного транспорту загального користування в УРСР. – 04.01.1987 – 13.07.1987.– Арк. 15, 21, 80, 82, 110-114, 132.

338. ЦДАВО України. – Ф. Р2. – Оп. 15. – Спр. 1193. Листи і доручення Ради Міністрів УРСР, інформації, звіти міністерств про роботу, будівництво і реконструкцію шляхів України. – 04.01.1988 – 05.12.1988. – Арк. 23, 101.

339. ЦДАВО України. – Ф. 3 – Оп. 3. – Спр. 1594. Постановления Совета Министров УССР. – 1977. – Арк. 1-4, 14.

340. ЦДАВО України. – Ф. 3 – Оп. 3. – Спр. 1746. Справка по вопросам строительства местных дорог. – 1979. – Арк. 3-4.

341. ЦДАВО України. – Ф. 3. – Оп. 3. – Спр. 1776. Інформація “Про реконструкцію залізничної станції Керч-Порт Придніпровської залізниці”. – Арк. 1.

342. ЦДАВО України. – Ф. 3. – Оп. 3. – Спр. 1776. Інформація “Про переключення перевезень вантажів у зимовий період із залізниць на річковий транспорт”. – Арк. 24-30.

343. ЦДАВО України. – Ф. 3 – Оп. 3. – Спр. 1835. Об изменении плана пасажирських перевозок на 1980 г. – Арк. 2, 16.

344. ЦДАВО України. – Ф. 3. – Оп. 3. – Спр. 1888. Інформація “Про будівництво палацу культури залізничників у Києві”. – 1979. – Арк. 29.

345. ЦДАВО України. – Ф. 3. – Оп. 3. – Спр. 1888. Інформація “Про стан промислового залізничного ранспоту в УРСР”. – 1979. – Арк. 46-47.

346. ЦДАВО України. – Ф. 184. – Оп. 2. – Спр. 1744. Межправительственное соглашение по транспорту от 19.06.1975 г. – 1975. – Арк. 2-3.

347. ЦДАВО України. – Ф. Р 337. – Оп. 23. – Спр. 83. План перевезення вантажів і пасажирів на 1951 р. – 12.12.1950. – Арк. 51

348. ЦДАВО України. – Ф. 337. – Оп. 23. – Спр. 388. Інформація про виконання постанови ЦК КПРС та Ради Міністрів СРСР від 02.06.1971 р. “Про покращення роботи промислового залізничного ранспорту”. – Арк. 139-140.

349. ЦДАВО України. – Ф. 4280. – Оп. 1. – Спр. 14. Доповідні записки, акти перевірки роботи залізниць. – 1952. – Арк. 14-37.

350. ЦДАВО України. – Ф. 4280. – Оп. 1. – Спр. 27. Акти перевірки простоїв вагонів. – 1952. – Арк. 13.

351. ЦДАВО України. – Ф. 4604. – Оп. 2. – Спр. 2577. Доповідні записки довідки про роботу залізниць. – 1972. – Арк. 17-34.

352. ЦДАВО України. – Ф. 4761. – Оп. 1. – Спр. 60. Отчеты Главного управления Дарницкого завода запчастей. – Арк. 14.

353. ЦДАВО України. – Ф. 4761. – Оп. 3. – Спр. 568. Основные итоги работы треста “Югозаптрансстрой” Министерства транспортного строительства СССР за 1975 г. – 1975. – Арк. 2-4.

354. ЦДАВО України. – Ф. 4761 – Оп. 3. – Спр. 21. – 1955. – Арк. 2.

355. ЦДАВО України. – Ф. 4761. – Оп. 3. – Спр. 114. Отчет отделов кадров о работе за 1960 г. Министерства транспортного строительства Юго-Западного строительно-монтажного треста “Югозаптранстреста”. – 1960. – Арк. 2.

356. ЦДАВО України. – Ф. 4761. – Оп. 3. – Спр. 594. Отчет треста о работе с кадрами за 1975 г. – 1975. с Арк. 5-6.

357. ЦДАВО України. – Ф. 4888. – Оп. 1. – Спр. 27. Годовой отчет за 1952 г. – 1952. – Арк. 73, 101-102, 205.

358. ЦДАВО України. – Ф. 4888. – Оп. 1. – Спр. 37. Годовой отчет за 1954 г. – 1954. – Арк. 101-102.

359. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 9. – Спр. 62. Звіт про роботу з кадрами Південно-Західної залізниці. – 1964. – Арк. 22.

360. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 19. – Спр. 67. Звіти про технічні школи залізничного транспорту. – 1950. – Арк. 2-13.

361. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 19. – Спр. 67. Накази Міністра шляхів сполучення СРСР. – 1950-1951. – Арк. 3,30.

362. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 19. – Спр. 85. Звіти по основній діяльності відділу учбових закладів Південно-Західної залізниці. – 1951. – Арк. 1-3.

363. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 19. – Спр. 89. Акти перевірки роботи Київської 3 школи машиністів паровозів Південно-Західної залізниці. – 1952. – Арк. 5-13.

364. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 19. – Спр. 99. Акти перевірки роботи Дорожної технічної бібліотеки Південно-Західної залізниці. – 1953. – Арк. 1-4.

365. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 19. – Спр. 102. Акти перевірки учбово-консультативних пунктів при технікумах залізничного транспорту. – 1953. – Арк. 3.

366. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 19. – Спр. 129. Звіт про роботу з технічного навчання кадрів Південно-Західної залізниці за 1955 р. – 1955. – Арк. 24.

367. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 19. – Спр. 139. Пояснювальні записки до фінансових звітів відділу учбових закладів Південно-Західної залізниці за 1955 р. – 1955. – Арк. 5-7.

368. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 19. – Спр. 141. Звіт про роботу з технічного навчання кадрів Південно-Західної залізниці за 1956 р. – 1956. – Арк. 41.

369. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 19. – Спр. 172. Доповідні записки про роботу з покращення технічного навчання робітників. – 1959. – Арк. 27.

370. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 19. – Спр. 196. Накази начальника Південно-Західної залізниці. – 1960. – Арк. 4.

371. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 19. – Спр. 196. Накази начальника Південно-Західної залізниці за 1960 р. – 1960. – Арк. 4.

372. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 19. – Спр. 247. Пояснювальна записка до балансу та звіту про роботу лікарсько-санітарної служби Південно-Західної залізниці. – 1960. – Арк. 1.

373. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 28. – Спр. 42. Річний звіт про роботу лікарсько-санітарної служби Південно-Західної залізниці. – 1950. – Арк. 5.

374. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 28. – Спр. 42. Пояснювальна записка до балансу та звіту про роботу Південно-Західної залізниці. – 1950. – Арк. 44.

375. ЦДАВО. – Ф. 4924. – Оп. 28. – Спр. 58. Годовой отче о работе с кадрами Юго-Западной железной дороги за 1950 год. – 1961. – 3 л.

376. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 19. – Спр. 67. Річний звіт про роботу техшкіл Південно-Західної залізниці. – 1950. – Арк. 24.

377. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 28. – Спр. 103. Річний звіт про роботу лікарсько-санітарної служби Південно-Західної залізниці. – 1953. – Арк. 9.

378. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 28. – Спр. 138. Пояснювальна записка до балансу та звіту про роботу лікарсько-санітарної служби Південно-Західної залізниці. – 1957. – Арк. 9-84.

379. ЦДАВО. – Ф. 4924. – Оп. 28. – Спр. 171. Пояснювальна записка до балансу та звіту про роботу лікарсько-санітарної служби Південно-Західної залізниці. – 1957. – Арк. 2.-64

380. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 28. – Спр. 211. Пояснювальна записка до балансу та звіту про роботу лікарсько-санітарної служби Південно-Західної залізниці. – 1960. – Арк. 2.

381. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 28. – Спр. 211. Пояснювальна записка до балансу та звіту про роботу Південно-Західної залізниці. – 1960. – Арк. 11.

382. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 29. – Спр. 42. Звіти про стан технічного начання Південно-Західної залізниці. – 1950. – Арк. 23.

383. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 30. – Спр. 52. Річний звіт про роботу загонів воєнізованої охорони Південно-Західної залізниці. – 1950. – Арк. 85-86.

384. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 30. – Спр. 130. Річний звіт про роботу загонів воєнізованої охорони Південно-Західної залізниці. – 1960. – Арк. 3-122.

385. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 30. – Спр. 130. Довідки, звіти про роботу Південно-Західної залізниці. – 1960. – Арк. 122-170.

386. ЦДАВО України. – Ф. 4925. – Оп. 1. – Спр. 684. Постанови засідань дорожної фінансової комісії при начальнику Вінницької залізниці. – 1952. – Арк. 127.

387. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 1. – Спр. 299-а Акт о передаче Винницкой железной дороги в состав Юго-Западной железной дороги. – 26.05.1953. – 253 л.

388. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 1. – Спр. 290-а. Акт о передаче Гребенковского отделения Юго-Западной железной дороги Южной железной дороге. – 23.05.1953. – 254 л.

389. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 1. – Спр. 299-б. Акт о передачи станции Андрусово Одесской железной дороги в состав Юго-Западной железной дороги. – 27.05.1953. – 13 л.

390. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 1962. Анализы производительности труда периодического ремонта вагонов, эксплуатации за 1970 год. – 1970. – 8 л.

391. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 2928 Годовой отчет о подготовке кадров массовых профессий за 1975 год. – 1975. – 15 л.

392. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 442. Годовой отчет о работе грузовой службы Юго-Западной железной дороги за 1963 год. – 1963. – 70 л.

393. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 673. Годовой отчет о работе грузовой службы Юго-Западной железной дороги за 1964 год. – 1964. – 103 л.

394. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 1984. Годовой отчет о работе ревизоров по безопасности движения поездов на Юго-Западной железной дороге за 1970 год. – 1970. – 94 л.

395. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 2906. Годовой отчет о работе с кадрами на дороге за 1975 год. – 1975. – 121 л.

396. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 182. Годовой отчет о технической вооруженности Юго-Западной железной дороги за 1961 год. – 1961. – 70 л.

397. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 1975. Годовой отчет о техническом состоянии путевого хозяйства за 1970 год. – 1970. – 141 л.

398. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 2873. Годовой отчет по капитальному строительству дороги за 1975 год. – 1975. – 108 л.

399. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 1989. Годовой отчет по капитальному строительству за 1970 год. – 1970. – 34 л.

400. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 2866. Годовой отчет по основной деятельности железных дорог за 1975 год по службе пути. – 1975. – 134 л.

401. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 1978. Годовой отчет по основной деятельности промышленных предприятий службы пути за 1970 год. – 1970. – 71 л.

402. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 1977. Годовой отчет по основной деятельности службы пути за 1970 год. – 1970. – 120 л.

403. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 113. Годовой отчет по основной деятельности Юго-Западной железной дороги за 1961 год. – 1961. – 110 л.

404. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 553. Годовой отчет по основной деятельности Юго-Западной железной дороги за 1963 год. – 1963. – 181 л.

405. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 2018. Годовой финансовый отчет отдела учебных заведений за 1970 год. – 1970. – 52 л.

406. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 2. – Спр. 687. Годовые анализы и пояснительные записки выполнения производственно-финансового плана по службе движения Юго-Западной железной дороги и хозединицам за 1950 год. – 1950. – 83 л.

407. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 665. Годовые анализы работы станций за 1964 год. – 1964. – 481 л.

408. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 1366. Годовые анализы работы станций за 1967 год. – 1967. – 345 л.

409. ЦДАВО. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 1566. Годовые анализы работы станций за 1968 год. – 1968. – 296 л.

410. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 1757. Годовые анализы работы станций за 1969 год. – 1969. – 308 л.

411. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 2. – Спр. 1848. Годовые анализы работы станций Юго-Западной железной дороги за 1960 год. – 1960. – 260 л.

412. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 43. Годовые анализы работы станций Юго-Западной железной дороги за 1961 год. Т.1. – 1961. – 101 л.

413. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 1932. Годовые анализы станций за 1970 год. – 1970. – 317 л.

414. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 2027. Годовые отчеты о выполнении основных измерителей за 1970 год. – 1970. – 79 л.

415. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 122. Годовые отчеты по основной деятельности промышленных предприятий, отделений, служб и отделов Юго-Западной железной дороги за 1961 год. – 1961. – 320 л.

416. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 1955. Годовые планы и отчеты по модернизации электросекций, их оборудования на заводах и в депо за 1970 год. – 1970. – 55 л.

417. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 2008. Доклад о работе с кадрами на Юго-Западной железной дороге за 1970 год. – 1970. – 102 л.

418. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 1963. Доклады и отчеты по изобретательству и рационализации по службе вагонного хозяйства за 1970 год. – 1970. – 9 л.

419. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 56. Документы по модернизации моторно-вагонных секций (план, отчет, переписка) за 1961 год. – 1961. – 69 л.

420. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 1567. Документы по определению классности станций (справки, расчеты) за 1968 год. – 1968. – 97 л.

421. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 897. Инструктивные указания МПС СССР по вопросам работы железнодорожного транспорта. – 11.01. – 31.12.1965. – 195 л.

422. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 47. Итоги пассажирских перевозок на Юго-Западной железной дороге за январь-август 1961 года. – 1961. – 17 л.

423. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 2068. Квартальные отчеты о модернизации локомотивов электропоездов, тепловозы и дизель поезда за 1970 год. – 1970. – 84 л.

424. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 2. – Спр. 1849. Квартальные отчеты службы движения и дороги о поступлении и внедрении изобретений и рационализаторских предложений за январь-сентябрь 1960 года. – 1960. – 134 л.

425. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 1995. Коррективы Министерства путей сообщения по изменению годового плана основной деятельности промышленных производства за 1970 год. – 1970. – 78 л.

426. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 3501. Лимиты плана капитальных вложений на 1980 год. – 1980. – 99 л.

427. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 2. – Спр. 735. Материалы (сметы, справки и др.) и переписка по новой технике движения, о новых типах стрелок, диспетчерской централизации и др. – 7.01. – 30.12.1950. – 125 л.

428. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 1. – Спр. 206. Материалы к балансовой комиссии (основные показатели финансово-хозяйственной деятельности, доклады и др.) за 1950 год. – 1950. – 120 л.

429. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 1. – Спр. 337. Материалы к протоколам постановлений совещаний при начальнике Юго-Западной железной дороги (доклады, справки и др.) за 1954 год. Т.1. – 1954. – 146 л.

430. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 3525. Отчет и баланс по доходным поступлениям за 1980 год. – 1980. – 26 л.

431. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 3483. Отчет о внедрении новой техники на дороге за 1980 год. – 1980. – 79 л.

432. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 3487. Отчет о капитальном вложении дороги за 1980 год. – 1980. – 60 л.

433. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 1948. Отчет о работе грузовой службы Юго-Западной железной дороги за 1970 год. – 1970. – 120 л.

434. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 2847. Отчет о работе грузовой службы Юго-Западной железной дороги за 1975 год. – 1975. – 132 л.

435. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 947. Отчет о работе грузовой службы Юго-Западной железной дороги за 1965/66 годы. – 1966. – 103 л.

436. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 1385. Отчет о работе грузовой службы Юго-Западной железной дороги за 1967 год. – 1967. – 106 л.

437. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 1773. Отчет о работе грузовой службы Юго-Западной железной дороги за 1969 год. – 1969. – 116 л.

438. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 3481. Отчет о работе ревизоров по обеспечению безопасности движения поездов на дороге за 1980 год. – 1980. – 57 л.

439. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 3516. Отчет основной и производственно-финансовой деятельности за 1980 год. – 1980. – 61 л.

440. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 1956. Отчет по производственному травматизму за 1970 год. – 1970. – 16 л.

441. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 1709. Отчет по путевому хозяйству по Юго-Западной железной дороге за 1968 год. – 1968. – 102 л.

442. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 3506. Отчеты о научных работниках, работающих на дороге и о работе с кадрами за 1980 год. – 1980. – 142 л.

443. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 1002. Отчеты по основной деятельности отделений за 1965 год. – 1963. – 166 л.

444. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 63. Переписка с МПС СССР и эксплуатации вагонов, перевозкам, ремонту и др. – 16.01. – 29.12.1961. – 73 л.

445. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 13. Переписка с МПС СССР, службами и отделениями дороги по основной деятельности дороги. – 5.01. – 29.12.1961. – 250 л.

446. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 241. Переписка с МПС СССР, службами и отделениями дороги по основной деятельности. – 2.01. – 30.12.1962. – 202 л.

447. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 1944. План формирования грузовых поездов Юго-Западной железной дороги на 1970 год. – 1970. – 56 л.

448. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 1952. Планы и отчеты по местным доходам и расходам по пассажирским перевозкам за 1970 год. – 1970. – 77 л.

449. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 1965. Планы по капитальному строительству вагонного хозяйства на 1970 год. – 1970. – 90 л.

450. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 1. – Спр. 313. Постановления и распоряжения Совета министров и инструктированные указания Министерства путей сообщения по вопросам труда и зарплаты (копии). – 5.09. – 27.12.1954. – 45 л.

451. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 1934. Пояснительная записка к графикам движения на 1970 год. – 1970. – 178 л.

452. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 629. Приказы Министерства путей сообщения СССР. – 14.01. – 23.12.1964. – 253 л.

453. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 1920. Приказы Министра путей сообщения СССР. – 6.01. – 10.12.1970. – 98 л.

454. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 2825. Приказы Министра путей сообщения СССР. – 24.02. – 11.12.1975. – 165 л.

455. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 1920. Приказы Министра путей сообщения СССР. – 3.01. – 28.12.1961. – 346 л.

456. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 1 Приказы Министра путей сообщения СССР. – 7.01. – 26.12.1961. – 395 л.

457. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 2. Приказы Министра путей сообщения СССР. – 6.01. – 10.12.1961. – 98 л.

458. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 226. Приказы Министра путей сообщения СССР. – 19.01. – 21.12.1962. – 209 л.

459. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 411. Приказы Министра путей сообщения СССР. – 12.01. – 27.12.1963. – 269 л.

460. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 891. Приказы Министра путей сообщения СССР. – 8.02. – 16.12.1965. – 254 л.

461. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 1127. Приказы Министра путей сообщения СССР. – 24.01. – 23.12.1966. – 272 л.

462. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 1344. Приказы Министра путей сообщения СССР. – 19.01. – 22.12.1967. – 249 л.

463. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 1550. Приказы Министра путей сообщения СССР. – 3.01. – 31.12.1968. – 102 л.

464. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 1738. Приказы Министра путей сообщения СССР. – 20.01. – 26.12.1969. – 152 л.

465. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 66. Сведения предприятий о техническом состоянии вагонных депо и других установ Юго-Западной железной дороги за 1961 год. –1961. – 133 л.

466. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 2934. Сводный годовой отчет по основной деятельности за 1975 год. – 1975. – 191 л.

467. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 1966. Сводный годовой план по эксплуатации путевых машинных станций и подсобных предприятий службы пути на 1970 год. – 1970. – 156 л.

468. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 183. Сводный отчет о наличии оборудования на Юго-Западной железной дороге на 1 января 1962 год. – 1962. – 170 л.

469. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 3478. Сводный отчет о производственно-финансовой деятельности за 1980 год. – 1980. – 103 л.

470. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 3522. Сводный отчет о производственно-финансовой деятельности за 1980 год. – 1980. – 154 л.

471. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 52. Сводный отчет о работе вокзалов по Юго-Западной железной дороге за 1961 год. – 1961. – 12 л.

472. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 3543. Сводный статистический и статистические отчеты о расходе топлива локомотивами и о модернизации локомотивов за 1980 год. – 1980. – 109 л.

473. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 3549. Сводный статистический отчет дороги и статистические отделений о выполнении плана капитального строительства за 1980 год. – 1980. – 60 л.

474. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 2. – Спр. 693. Техническая характеристика производственной мощности и вооруженности служб движения Юго-Западной железной дороги на 1 января 1950 г. – 1950. – 40 л.

475. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 181. Техническая характеристика участков пути Юго-Западной железной дороги на 1 января 1962 года. – 1962. – 145 л.

476. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 62. Технические задания и заключения экспертизы по проектам электрификации Юго-Западной железной дороги за 1961 год. Т.1. – 88 л.

477. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 1957. Технические задания и технические условия на проектирование объектов строительства службы. – 4.01. – 24.12.1970. – 45 л.

478. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 2. – Спр. 694. Технические процессы работы станций Юго-Западной железной дороги за 1950 год. Т.1. – 1950. – 309 л.

479. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 3477. Технические указания по содержанию и эксплуатации контактной сети тягловых подстанций на дороге в 1980 году. – 1980. – 255 л.

480. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 2860. Технические условия и заключения по электрификации железных дорог. – 1975. – 52 л.

481. ЦДАВО України. – Ф. 4924. – Оп. 49. – Спр. 3477а. Технические условия по электрификации дороги. – 1980. – 87 л.

482. ЦДАВО України. – Ф. 4925. – Оп. 1. – Спр. 1795. Звіти про роботу авторемонтних майстерень Вінницької залізниці. – 1952. – Арк. 54-55.

483. ЦДАВО України. – Ф. 4949. – Оп. 16. – Спр. 3. Пояснительная записка к годовому отче ту за 1963 г. – 1962-1963. – Арк. 52-56.

484. ЦДАВО України. – Ф. 5006. – Оп. 1. – Спр. 164. Звіт про роботу групи контролерів МГК СРСР по Львівській, Одесько-Кишенівській, Південно-Західній залізницям за період з 1 січня до 1 липня 1954 р. – 1956. – Арк. 4-29.

485. ЦДАВО України. – Ф. 5006. – Оп. 1. – Спр. 164. Довідки про розвиток річкових, залізничних перевезень. – 1956. – Арк. 81-106.

486. ЦДАВО України. – Ф. 5006. – Оп. 1. – Спр. 164. Перевірка діяльності апарату санітарних закладів та організаці санітарного обстеження Південно-Західної залізниці. – 1956. – Арк. 106.

487. ЦДАВО України. – Ф. 5006. – Оп. 1. – Спр. 186. Доповідна записка про планування розмірів використання паровозів на Львівській залізниці. – 1953. – Арк. 12.

488. ЦДАВО України. – Ф. 5025. – Оп. 1. – Спр. 364. Звіти про порушення правил технічної експлуатації на залізницях. – 1951-1952. – Арк. 124.

489. ЦДАВО України. – Ф. 5026. – Оп. 1. – Спр. 17. Пояснюальні запички про виробничо-фінансову діяльність “Дорбуду” Південно-Західної залізниці. – 1955. – Арк. 38.

490. ЦДАВО України. – Ф. 5048. – Оп. 1. – Спр. 300. Справки Мыныстерства Автомобильного Транспорта и шоссейных дорого УССР. – 1963. – Арк. 9, 24.

491. ЦДАВО України. – Ф. 5096 – Оп. 1. – Спр. 453. Переписка с Министерством автомобільного транспорта УССР. – 1965. – Арк. 10.

492. ЦДАВО України. – Ф. 5193. – Оп. 1. – Спр. 41. Звіти об’єнання “Укрпромтрансу” по основній діяльності за 1971 р. – 1971. – Арк. 2-147.

493. ЦДАВО України. – Ф. 5193. – Оп. 1. – Спр. 303. Звіти об’єнання “Укрпромтрансу”. – 1981. – Арк. 57.

494. ЦДАВО України. – Ф. 5193. – Оп. 1. – Спр. 421. Доповідь про роботу з кадрами в Українському об’днанні “Промзалізтрансі” за 1984 р. – 1984. – Арк. 2-6, 12.

495. ЦДАВО України. – Ф. 5193. – Оп. 1. – Спр. 447. Звіт про кількість, склад та рухливість робітників підприємств та організацій залізничного підпорядкування за 1986 р. – 1986. – Арк. 3.

496. ЦДАВО України. – Ф. 5193. – Оп. 1. – Спр. 467. Звіти про роботу з кадрами в Українському об’днанні “Промзалізтрансі” за 1988 р. – 1988. – Арк. 2-3.

497. ЦДАВО України. – Ф. 5217 – Оп. 1. – Спр. 67. Сводный отчет управления о работе с кадрами за 1973 г. – 1973.– Арк. 10-15.

498. ЦДАВО України. – Ф. 5217 – Оп. 1. – Спр. 433. Основные показатели выполнения плана за январь-декабрь 1983 г. – 1983. – Арк. 26.

499. Державний архів Київської області (далі – ДАКО). – Ф. Р-5003. – Оп. 1. – Спр. 1464. Материалы о изготовлении автомолокоцистерн, покрытых внутри эпоксидными смолами на Монастырищенском машиностроительном заводе. – 1964.

500. ДАКО. – Ф. Р-5006. – Оп. 1. – Спр. 447. О внедрении единых технологических процессов работы подъездных путей и станций примыкания. Письмо Совета Министров УССР. Копия. – 1964-1965. – Арк. 201-210.

501. ДАКО. – Ф. 4804. – Оп. 1. – Спр. 1631. О сокращении сверхнормативных простоев железнодорожных вагонов под погрузкой и разгрузкой. – 1966. – Арк. 36-37.

502. ДАКО. – Ф. 5580. – Оп. 1. – Спр. 4. О состоянии и мерах по улучшению использования вагонов. – 1982. – Арк. 204-206.

503. ДАКО. – Ф. 880. – Оп. 11. – Спр. 1533. О ходе строительства и восстановления вокзалов на железных дорогах Киевской области. Решение облисполкома от 6.08.1952 № 1534. – 1952. – 323 л.

504. ДАКО. – Ф. Р-5006. – Оп. 1. – Спр. 447. Об обмене передовым опытом транзитного обслуживания предприятий республики и улучшения использования железнодорожных вагонов. – 1964-1965. – Арк. 2-28.

ДОДАТКИ

ДОДАТОК А

Капіталовкладення в Донецьку залізницю у 1950 р. (тис. крб.)

Всього виділено коштів	455849	100
Путьове господарство	233074	51
Паровозне господарство	89840	18
Вагонне господарство	90810	20
Господарство руху	3043	0,007
Вантажне господарство	1210	0,003
Пасажирське господарство	685	0,001
Господарство сигналізації та зв’язку	4600	0,009
Господарство цивільних споруд	22859	0,05
Житлове господарство	9749	0,02

[231,50].

ДОДАТОК Б

Густота залізниць і перевезень на залізничному транспорті

	1940	1950	1960	1965	1970	1975	1980	1985
Густота залізниць на 1000 кв.км території – км	33,3	33,4	34,9	36	36,5	36,9	37,4	37,6
Густота перевезень у середньому на 1 км експлуатаційної довжини – тис. т/км	3,6	4,2	10,2	13,5	17,2	20,6	20,8	21,9
Густота перевезень у середньому на 1 км експлуатаційної довжини – тис. пас/км	0,8	0,6	1,2	1,4	1,8	2,2	2,5	2,9

[72,323], [74,185], [77,419].

ДОДАТОК В

Динаміка протяжності змін електрифікованих ділянок залізниць у 1945-1970 рр.

	1945	1950	1955	1960	1965	1970
УРСР - км	-	176	251	1482	3646	5320
У % до загальної експлуатаційної довжини	-	0,9	1,2	7,0	16,8	24,7

[32,24].

ДОДАТОК Ґ

Динаміка протяжності залізниць України в 1960-1985 рр. (тис. км.)

	Роки				
	1960	1970	1975	1980	1985
Залізниці всього	21	22,1	22,3	22,6	22,7
У тому числі електифіковані	1,5	5,3	6,6	7,1	7,6
На тепловозній тязі	0,8	11,9	14,5	15,4	15,1
Під'їзні шляхи залізничного транспорту промислових підприємств та організацій	17,7	20,5	22,8	24,8	26,3

[112,176].

ДОДАТОК Д

Питома вага окремих видів тяги у вантажообороті залізничного транспорту (по експлуатаційних т/км нетто в комерційному русі) в %

	1958	1960	1965	1970
Електровозна тяга	2,3	15,5	41,1	54,1
Тепловозна тяга	0,2	3,2	43,9	43
Паровозна тяга	97,5	81,3	15	2,9

[71,408], [72,323].

ДОДАТОК Е

Динаміка показників роботи залізниць УРСР у 1956-1958 рр.

Залізниці УРСР	Середній час обороту вантажного вагона, дні			Середня вага вантажного поїзда, т		
	1956	1958	%	1956	1958	%
Південно-Західна	1,79	1,62	9,5	1506,0	1658,0	10,0
Південна	1,58	1,35	14,5	1846,0	2038,0	10,4
Придніпровська	1,91	1,73	9,4	2096,0	2242,0	7,1
Львівська	2,33	2,1	9,8	1203,0	1343,4	11,6
Одеська	2,44	2,3	5,7	1549,0	1726,0	11,4
Донецька	1,97	1,86	5,6	1984,2	2126,7	9,1

[93,312].

ДОДАТОК Ж

Виконання Державного плану впровадження нової техніки залізницями УРСР у 1980-1983 рр.

Найменування завдання та показники виконання плану	1980	1981	1982	1983
Комплексна механізація вантажно-розвантажувальних робіт на вантажних дворах, тис. т-операцій	192450	193238	192636	172231
Перевезення вантажів в універсальних контейнерах - всього, тис. т. брутто	6953	7122	7696	8654
У тому числі масою брутто 10 т. та більше, тис. т. брутто	1874	2550	3260	4135
Укладено залізобетонних шпал, км.	853	906	10613	983
Укладено термічно	1160	1125	5382	1340

оброблених рельс, км				
Укладено безстикового пути, км	806	862	9014	987
Рівень комплексної механізації путьових робіт, %%, у тому числі капремонт	84,1	84,5	85	85,6
Середній ремонт	73	73,5	74	74,7
Підйомний ремонт	63,4	63,9	65	65,9
Поточний ремонт	37,4	37,6	37,9	38,3
Економічна ефективність, млн.. крб.	10,48	11,35	12,11	11,36

[81,9].

ДОДАТОК З

Мережа навчальних закладів Південно-Західної залізниці в 1960 р.

Шкіл всеобучу	99
Школи-інтенати	2
Школа робітничої молоді	1
Будинок дітей залізничників	1
Дитяча технічна станція	1
Технічна школа	2
Технікум	3
Дорожня технічна бібліотека	1

[372,1].

ДОДАТОК Й

Мережа лікувально-профілактичних, санаторних і дитячих закладів різних типівПівденно-Західної залізниці у 1955 р.

Всього	
Об’єднані лікарні	15
Лікарні	2
Лінійні пологові будинки	7
Поліклініки	6
Лінійні амбулаторії	40
Лікарські здравпункти	28
Фельдшерські здравпункти	22
Фельдшерсько-акушерські пункти	41
Пункти переливання крові	2
Дитячі санаторії для хворих туберкульозів	5
Санаторій для хворих туберкульозів	1
Дитячі ясла	22
Кімнати матері та дитини	12
санепідемстанції	12
медкабінет	1

[379,2], [378,2].

ДОДАТОК К

Середньомісячна грошова заробітна плата робітників по галузям народного господарства в 1965-1980 рр.

	1965	1970	1975	1980
Всього по народному господарству	93,9	115,2	133,5	155,1
Транспорт	95,6	120,9	147,4	168,2
Залізничний транспорт	91,4	112,5	142,5	158,1
Водний	117,5	145,3	165,9	187,3
Автомобільний	96,3	121,1	148,1	171,0
Промисловість	106,5	130,1	153	176,9
Будівництво	103,3	135	155,9	175,7
Торгівля	70,7	88	99,3	125,4
Сільське господарство	71,5	95,7	115,3	136,3

[73,358], [76,255].

ДОДАТОК Л

Динаміка звільнень на Придніпровській залізниці в 1958-1960 рр.

Роки	Всього звільнилося із залізниці	Число працюючих на залізниці	%
1958	12792	61623	20,8
1959	12390	61282	20,2
1960	12300	63506	19,4
1961	10548	61442	17,2
1962	11091	61126	18,1

[306,81].

ДОДАТОК М

Плинність кадрів по Одеській залізниці на початку 1960-х рр.

	Прийнято	Звільнилося	Закінчення терміну договору	Навчання та військова служба	За власним бажанням	Порушення трудової дисципліни	інше
Всього на 1960 р.	11958	11328	1749	2573	6231	524	251
% від працюючих	21,4	19,7	3	4,5	10,9	0,9	0,4
Всього на 1961 р.	11322	12996	2913	2983	6181	520	399
% від працюючих	20	22	5,1	5,2	10,2	0,9	0,6

[317,43].

ДОДАТОК Н

Рівень забезпечення спецодягом працівників залізничного транспорту в 1956 р.

	Потреба	Виділений фонд МШС
Шинелі рядового складу (шт.)	29177	13152
Шинелі середнього складу (шт.)	2905	800
Костюми та плаття зимові середнього складу (шт.)	2986	2539
Костюми та плаття зимові рядовогу складу (шт.)	24385	18100

[292,42].

ДОДАТОК П

Плинність кадрів на Південно-Західній залізниці в 1955-1956 рр.

	1955	1956
Всього прийнято	12341	13457
У т.ч. знову	10725	12007
Звільнилося всього	12920	11791

[288,55].

Плинність кадрів на Південно-Західній залізниці в 1965-1966 рр.

	1965	1966
Всього прийнято	16180	17926
Звільнилося всього	15759	18076

[313,79].

ДОДАТОК Р

Стан трудової дисципліни і безпеки руху поїздів
на Одеській залізниці початку 1960-х рр.

	Всього порушень	У т.ч. порушення правил ТЕ та брак	За прогули	% наказаних до числа працівників	Допущено крушеній
1960	5009	1593	771	8,7	3
1961	5379	1987	801	9	3
Зростання на	370	394	30	0,3	-

[317,45].

ДОДАТОК С

Стан трудової дисципліни та безпеки руху поїздів на Південно-Західній залізниці в 1960-х рр.

	Всього оголошено суспільних виговорів за рішеннями товариських судів та накладено взискание	Всього оголошено суспільних виговорів та порицаній за рішеннями товариських судів	Накладено дисциплінарних взисканій	У т.ч. порушення правил ПТЕ та брак	У т. ч. за прогули	Всього робітників притягнуто до судової відповідальності	Допущено крушеній
1959	3576	614	2956	1229	518	6	1
1960	3100	650	2443	1110	365	7	2
1966	2378	423	1940	882	371	13	1
1967	2007	346	1655	748	351	6	-

[301,69], [315,140].

ДОДАТОК Т

Залізничний транспорт промислових підприємств і організацій в 1940-1979 рр.

	1940	1950	1960	1965	1970	1975	1979
Розгорнута довжина залізниць (тис. км)	-	11,8	17,1	19,3	20,5	22,8	24,2
Вантажооборот (млн. т/км)	2045	2357	6724	10067	12338	14672	16449
Перевезено вантажів (млн. т.)	376,3	446,5	1229,7	1658,6	2039,6	2566,8	2863,4

[72,322], [73,306], [74,185].

ДОДАТОК У

Відправлення вантажів залізничним транспортом у 1960-1970 рр. (млн. т.)

Райони	1960	1965	1970
Донецько-Придніпровський	388,6	506,2	602,9
Південно-Західний	81,9	115,2	143,8
Південний	33,8	41,9	48,0

[70,147], [72,322].

ДОДАТОК Ф

Вантажооборот різних видів транспорту УРСР

у 1960-1980 рр., 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

[74,196-204], [66,6].

ДОДАТОК Х

Середня відстань перевезень тонни вантажу за видами транспорту загального користування у 1980-1989 рр. (у км.)

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

[77,416].

ДОДАТОК Ц

Динаміка відправлень вантажів по залізницям у 1940–1950-х рр.

	1940	1950	1955	1956	1957
Кам’яне вугілля	80	89,6	136,9	148	162,6
Руда	21,5	24	44,1	46,3	50,4
Чорний метал	13,2	15	25,4	26,9	29,2
Нафтопродукти	5,4	5,1	7,7	7,6	8,3
Машини різні	0,9	1,7	2,6	2,7	2,9
Мінерально-будівельні матеріали	24,6	37,2	53,3	57,2	65,4
Хлібні вантажі	11,6	9,3	11,6	12,3	11,9
Всього	200	228,5	347,5	376,4	411,8

[70,141].

ДОДАТОК Ш

Перевезення вантажів залізничним транспортом України в 1985 р.

Вид вантажу, млн. т.	1985 р.
Всі вантажі, відправлення	1024
Вугілля	247
Кокс	17
Нафто та нафтопродукти	54
Чорні метали	75
Лісові	6
Хлібні	35
Руда	128
Цемент	19
Хімічні та мінеральні добрива	19
Інші вантажі	424

[101,242].

ДОДАТОК Щ

Удільна вага різних видів транспорту
по відправленню вантажів у 1965-1980 рр.

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			

[25,4].

ДОДАТОК Ю

Відправлення вантажів на різних видах транспорту УРСР у 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

[66,8], [77,415].

Динаміка зростання відправлень вантажів за п'ятирічки в 1965-1989 рр., 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

[66,8], [77,415].

ДОДАТОК Я

Прибуток і рентабельність підприємств транспорту в 1970-1985 рр.

Транспорт	Прибуток по всій діяльності – млн. крб.				Рівень рентабельності – прибуток у % до вартості виробничих основних фондів і матеріальних оборотних засобів			
	1970	1975	1980	1985	1970	1975	1980	1985
Залізничний	877	1039	984	730	13	9,5	7,7	4,7
Річковий	15	27	33	35	8	9,8	9,2	7,7
Автомобільний	322	450	273	350	35,6	30,3	13	12,8

[75,344], [76,379], [77,437].

ДОДАТОК А2

Відправлення вантажів в Україні за видами транспорту в 1985-1990 рр., млн. т.

Вид транспорту	Рік					
	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Всі види транспорту	6118	6295	6271	6314	6274	6286
Залізничний	1024	1043	1030	1038	1017	974
Річковий	57	59	61	63	68	66
Автомобільний	4727	4856	4832	4857	4832	4897
Авіаційний	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2

[78,423].

ДОДАТОК Б2

Відправлення пасажирів на різних видах транспорту УРСР у 1960-1980 рр., млн.

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

[66,8].

ДОДАТОК В2

Зміни удільної ваги різних видів транспорту у загальному відправленні пасажирів у 1965-1980 рр.

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
Всього	100	100	100	100

[27,6].

ДОДАТОК Ґ2

Пасажирооборот різних видів транспорту УРСР
у 1960-1989 рр., 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

[66,8], [77,416].

ДОДАТОК Д2

Зміни удільної ваги різних видів транспорту у загальному
пасажирообороті транспорту УРСР у 1965-1985 рр.

Види транспорту	1965	1970	1975	1980	1985
Залізничний	50,9	41	37,1	36,6	38,7
Автомобільний	40,2	48,4	51,6	52,1	52,3
Річковий	0,7	0,5	0,4	0,4	0,38
Повітряний	7	9,3	10,1	10,1	7,81
Морський					0,8
Всього	100	100	100	100	100

[27,5], [81,4].

ДОДАТОК Е2

Середня відстань поїздки пасажира за видами транспорту загального користування у 1980-1989 рр. (у км)

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

[77,417].

ДОДАТОК Ж2

Відправлення пасажирів залізничним транспортом у 1985-1990 рр.

	Рік					
	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Відправлено пасажирів, млн. чол.	661	687	687	679	675	675
У т. ч. у приміському сполученні, млн. чол.	577	600	596	588	582	582
Пасажирообіг, млрд. пас/км	67	68,6	71,4	72,9	73,2	76

[78,425].

ДОДАТОК 32

Динаміка приросту продукції транспорту УРСР у 1965-1980 рр.

Вид транспорту	Найменування факторів	Частина приросту продукції транспорту в % по періодам		
		1965-1970	1970-1975	1975-1980
Залізничний	Експлуатаційний штат	10,4	12,9	95,4
	Продуктивність праці	89,6	87,1	4,5
Автомобільний загального користування	Експлуатаційний штат	18,8	28,7	28,6
	Продуктивність праці	81,2	71,3	71,4
Річковий	Експлуатаційний штат	18,2	23,1	33,8
	Продуктивність праці	81,8	76,9	66,2

[27,14].

ДОДАТОК Й2

Відправлення вантажів в контейнерах і в пакетах окремими видами транспорту загального користування у 1980-1989 рр. (млн. т.)

	1980	1985	1986	1987	1988	1989
Відправлення вантажів в контейнерах транспортом						
Залізничним	7	9,9	10,6	9,8	10,2	10,4
Річковим	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4
Автомобільним	3,1	7,1	7,7	8,4	10,7	10,9
Відправлення вантажів в пакетах транспортом						
Залізничним	38,6	51,7	53,4	52	53,4	52,6
Річковим	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Автомобільним	14,5	18,2	19,7	19,5	20	19,4

[77,415].

ДОДАТОК К2

Рівень охоплення опорних станцій централізованим вивезенням вантажів автотранспортом Мінавтотрансу УРСР

Найменування залізниць	Кількість опорних станцій	З них охоплено централізованим вивезенням вантажів	
		станцій	У %
Південно-Західна	92	52	57
Донецька	64	23	36
Львівська	65	39	60
Одесько-Кишинівська	62	16	26
Придніпровська	60	20	33
Південна	64	25	39
Усього по республіці	407	175	43

[114,133].

ДОДАТОК Л2

Аналіз механізації вантажно-розвантажувальних робіт на місцях загального користування по станціях залізниць УРСР

Найменування залізниць	Загальна кількість вантажних станцій	У тому числі станції з розвантаженням на місцях загального користування	З них		
			Обслуговувані механізованими дистанціями	Обслуговувані пересувними бригадами	Станції з розвантаженням вантажів вручну
Південно-Західна	100	80	43	40	17
Донецька	100	85	22	18	60
Львівська	100	100	47	10	48
Одесько-Кишинівська	100	75	55	19	26
Придніпровська	100	100	23	18	59
Південна	100	71	35	45	20
Усього по республіці	100	85	43	22	35

[114,138].