**Розвиток та розміщення залізничного транспорту України**

Курсова робота

Роботу виконав студент групи УС – 42. Пенський Олексій Віталійович

Міністерство освіти і науки України

НУТУ „КПИ”

Кафедра економіки і права

Київ 2004

План:

I розділ. Залізничний транспорт України

1.1. Місце залізничного транспорту в єдиній транспортній системі України

1.2. Історія виникнення та розвитку залізничних доріг України

1.3. Класифікація транспортно-економічних зв’язків та види перевезень

II розділ. Сучасний стан розвитку та характер розміщення залізниць України

2.1. Рівень розвитку та характер розміщення залізничного транспорту України

2.1.1. Сучасна схема залізничних зв’язків

2.1.2. Географія основних залізничних магістралей

2.1.3. Підземні магістралі метрополітену – різновид залізниці

2.2. Технічний стан залізниць України

2.2.1. Технічний стан колійного господарства залізниць України

2.2.2. Технічний стан рухомого складу залізниць України

2.3. Прогноз вантажних та пасажирських перевезень за всіма видами сполучень на період до 2010 року

III розділ. Проблеми та перспективи розвитку залізничного транспорту України

3.1. Завдання та основні напрямки реструктуризації залізниць України

3.2 Проблеми розвитку залізниці в умовах переходу к ринку. Економічні проблеми

Висновок

Список літератури

I розділ. Залізничний транспорт України

1.1. Місце залізничного транспорту в єдиній транспортній системі України

Транспорт (від латинського transporto – переношу, перемістити) вслід за добувною промисловістю, землеробством та обробітною промисловістю являється средою матеріального виробництва. На відміну від інших галузей промисловості транспорт не виробляє нових продуктів. Продукцією транспорту є саме переміщення, саме перевезення пасажирів та вантажів.

В широкому значенні слова сучасний транспорт – це великий та складний комплекс народного господарства, в рамках якого діють як самостійні галузі різні види так називаємого магістрального транспорту, а також міський та промисловий транспорт. Незважаючи на адміністративно-господарську самостійність, всі види транспорту знаходяться в відомому взаємозв’язку та чинять істотний вплив як на перевезення, так і на кінцеві технічно-економічні результати діяльності.

Взаємозв’язок всіх видів транспорту дозволяє говорити про єдину транспортну систему України, яка виступає в якості однієї з базових галузей народного господарства, допомагаючи об’єднанню всіх економічних районів країни в єдиний господарський комплекс і комплексному розвитку кожного економічного району. Від степені розвитку та ефективності роботи транспорту залежить безперебійність взаємодії всіх галузей народного господарства та підприємництва, сучасність міжгалузевих та міжрайонних постачання різноманітної продукції.

Залізничний транспорт є становим хребтом транспортної системи України. Його ефективне функціонування є необхідною умовою стабілізації, піднесення та структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, підвищення життєвого рівня населення та забезпечення національної безпеки країни. Залізниці України мають достатньо потужний виробничий апарат.

Перевезення вантажів та пасажирів виконують Донецька, Придніпровська, Південна, Південно-Західна, Львівська та Одеська залізниці, в складі яких функціонує 459 лінійних підприємств (локомотивні та вагонні депо, дистанції колії, енергопостачання, сигналізації та зв’язку тощо). Загальна протяжність залізничної мережі України на 1.01.2001 р. Складала 22,3 тис. км.

Україна має у кількісному вимірі достатній парк майже всіх видів вантажних вагонів, локомотивів, резерви пропускної спроможності ліній і переробної потужності станцій. Основні виробничі фонди (ОВФ) залізниці складають біля 9% вартості всіх галузей народного господарства України.

Підгалузь є однією з найважливіших складових частин, що забезпечує життєдіяльність багатогалузевої економіки України. Протягом всього періоду проведення в країні економічних перетворень залізниці працюють стабільно, для більшості населення вони є практично єдиними надійними транспортними комунікаціями.

Навіть при тому, що в Україні знизилась економічна активність, обсяги вантажних і пасажирських перевезень все ще перевищують обсяги перевезень практично всіх країн Європи. Вітчизняну інтенсивність руху можна порівняти з інтенсивність на американських залізницях, вона набагато перевищує інтенсивність руху в Європі.

В сучасних ринкових умовах до транспортної системи України подаються високі вимоги в відносинах якості, регулярності й надійності транспортних зв’язків, збереження вантажів та безпеки перевезення пасажирів, термінів та вартості доставки. У відповідності з цим станом транспортної комунікації країни повинно відповідати вимогам європейської інтеграції.

Транспортна мережа нашої країни є єдиною нероздільною сіткою кровоносних судин великого організму народного господарства. Тому в умовах соціалістичної держави розвиток транспортних засобів тієї чи іншої частини країни, її регіону чи республіки не може відбуватися відокремлено від інших регіонів і розглядатися самостійно.

Єдина транспортна система України містить у собі наступні види транспорту: сухопутний (залізничний, автомобільний, трубопровідний); водний (морський, внутрішній водний); повітряний.

Усі види транспорту розвиваються. Одні з них відіграють важливу роль у міжнародних економічних і пасажирських зв'язках (морський, повітряний), інші обслуговують в основному внутрішні зв'язки.

Найбільш розвинений в Україні залізничний транспорт. Він відіграє вирішальну роль у єдиній транспортній системі країни, значно впливаючи на економічні зв'язки між виробниками і споживачами продукції, областями й економічними районами України, із закордонними країнами.

Залізничний транспорт - вид транспорту, що здійснює перевезення вантажів і пасажирів по рейкових шляхах. Він у силу своєї надійності, регулярності, можливості перевезення вантажів і пасажирів незалежно від часу року і погодних умов, малого ступеня впливу на навколишнє середовище (у порівнянні з іншими видами транспорту), невеликої енергоємності перевізної роботи (споживання енергії на залізничному транспорті в б раз менше, ніж в авіації, і в 3 рази менше, ніж на автотранспорті) широко використовується як у внутрішніх, так і в міжнародних зв'язках.

Залізничний транспорт України по загальній довжині шляхів (23тис.км.) займає четверте місце у світі (після США, Росії, Канади). По вантажообігу він виконує основні обсяги перевезень -40-50% (навіть у рік найбільшого спаду - 1997 понад 40%), а по пасажирообороті є незаперечним лідером на нього приходиться 50-70% загального обсягу перевезень. Перевізна робота, що здійснюється на залізницях України, майже дорівнює обсягові, виконуваному залізницями країн ЄС узятими разом.

Розгорнута довжина залізничних ліній зазначених європейських країн перевищує існуючу в Україні в 4.2 рази, рівень перевезень вантажів на один жителя в Україні в 3.3 рази вище їхнього сумарного значення за даними країнам. Це говорить про більш високу вантажонапруженість і інтенсивність залізниць України в порівнянні з європейськими. Роль залізничного транспорту в системі транспортних комунікацій України підсилюється і тим, що через територію держави пролягають основні транспортні трансєвропейські коридори: Схід-Захід, Балтик-Чорне море. Зокрема, трансєвропейська залізнична магістраль Е-30, що бере початок у Берліні, перетинає Україну по маршруті Мостиска-Львів-Київ і йде далі до Москви. Вона ж на території Польщі перетинається зі швидкісними магістралями Е-59 і Е-65, і створює можливість швидкісного залізничного сполучення майже між усіма державами Європи.

З входженням України в європейський економічний простір зі збільшенням у зв'язку з цим обсягів вантажних і пасажирських перевезень, значення залізничного транспорту зростає.

Залізничні колії повідомлення разом з іншими видами транспорту утворять територіальні з'єднання шляхів, технічних засобів і служб перевезень, що включають усі види взаємодіючого транспорту. У транспортній системі України залізничний транспорт тісно взаємодіє з автомобільним транспортом (із трасою Харків-Ростов на Дону, шосе Харків-Севастополь і ін.), річковим (з портами на Дніпру, Десні, Дунаєві), морським (у портах Одеса, Миколаїв, Херсон) і іншими видами транспорту. Скоординованість дій усіх видів транспорту забезпечує ефективні блокові, змішані зв'язки, у яких росте роль контейнерних перевезень як самого прогресивного способу доставки продукції.

1.2. Історія виникнення та розвитку залізничних доріг України

Вперше ж у світі залізниці з'явилися на початку XIX століття у зв'язку з розвитком великої промисловості. 27 вересня 1825 року в Англії був відкритий рух на першій залізниці загального користування на лінії Стоктон-Дарлингтон довжиною 56 км. У 1832 році у Франції з'явилася перша залізниця між Ліоном і Сент-Эт’еном довжиною 58 км., а в 1837 році — у Росії (Петербург -Царське Село - Павловск).

Необхідність будівництва залізниць на Україні виникла вже давно. Географічне положення краю, його природні багатства були цьому передумовою. Україні потрібні були залізниці для вивозу продукції сільського господарства головним чином з родючого Південно-Західного краю і продукції промисловості — з районів Донбасу і Кривого Рога. Після поразки в Кримській війні царський уряд усвідомив необхідність з'єднання центра країни з портами на Чорному та Азовському морях і з західними кордонами, виходячи з стратегічних міркувань.

Відповідно до цього на Україні виникло три основних осередки будівництва залізниць: Південно-Західний край, в районі якого поступово виникала мережа Південно-Західних залізниць; промисловий район Донбасу і Кривого Рога, в районі яких виникали Донецька і Катерининська (Сталінська) залізниці; для зв'язку центра з морем і з промисловими районами України будувалась мережа Південних залізниць.

Після будівництва лінії Курськ — Харків — Азовська почали будувати залізниці спеціально для вивозу вугілля з Донбасу. Першою такою залізницею була магістраль Костянтинівка — Єленовка, яка стала до ладу у 1872 р. Вона й послужила початком розвитку мережі майбутніх Донецьких залізниць.

У 1884 р. стала до ладу Катерининська (Сталінська) залізниця, побудована для вивозу продукції промисловості Кривого Рога. Першою була лінія Нижнєдні-нровськ — Долинська. У 1904—1906 рр. була побудована так звана Друга Катерининська залізниця (яка об'єдналася потім з Першою) по напряму Долгінцево— Волноваха.

Оскільки залізниці України були побудовані у великих промислових і сільськогосподарських районах, вони за довжиною та обсягом роботи стали найбільшими серед залізниць Росії.

Залізниці України в результаті громадянської війни зазнали великих збитків. Було зруйновано багато мостів, колій, станцій, засобів зв’язку (серед них такі великі споруди, як два київські мости, черкаський, кременчуцький, дніпропетровський, миколаївський та інші, значна частина Південно-Західної залізниці, лінія Горлівка-Очеретино, друга колія лінії Попасна-Микитівка).

У 1921 р. Почалася відбудова залізниць України, але їх робота порівняно з довоєнним рівнем залишилась все ж низькою. На кінець 1921 р. Перевозка вантажів ще не перевищувала 1/7 вантажообороту 1913 р. Були відбудовані всі постійні споруди, і рух було відкрито майже на всіх лініях. З 1922 р. почали впорядковувати зруйноване лінійне господарство.

Почалося будівництво нових ліній на Україні. Була побудована лінія Херсон – Апостолово, добудовувались залізниці, закладані за часів царату,- Дніпропетровськ – Апостолово, Прилуки – Ново білиця, Ново білиця – Цвєтково, Чернігів – Овруч, загальною довжиною 700 км.

У 1935 р. в країні було досягнуто рекордне для того часу вантаження 76 тис. вагонів на добу проти 58 тис. вагонів у 1934 р.

У 1935 р. вперше було виконано план перевозом (на залізницях план був виконаний на 107,6 %).

У роки другої і третьої п'ятирічок транспорт республіки разом з залізницями всієї країни продовжував поповнюватися найновішими паровозами і вагонами, з’явилися тепловози і електровози. На залізницях України широко впроваджувалась автоблокіровка, автоматичне зчеплення вагонів, автоматичне гальмування поїздів. Загальна довжина мережі залізниць України збільшилась до 14,8 тис. км, а після возз'єднання з Західною Україною — до 19,7 тис. км, що становило 17,1% мережі залізниць всього Радянського Союзу.

За час війни залізничний транспорт України був дуже пошкоджений. Гітлерівці підірвали і знищили всі мости, системи водопостачання, вокзали, паравозні і вагонні депо. Зовсім зруйновані були паравозо- і вагоно- ремонтні заводи. Відступаючи, фашисти повністю зруйнували до 50% залізничних колій України, а решту дуже пошкодили. Великих збитків було задано рухомому складу, який був або знищений, або вивезений фашистами.

Відбудова залізниць України почалася ще в ході боїв за звільнення.

Великі завдання постали перед залізничниками у четвертій п’ятиричці.

Уже в 1948 р. залізниці країни перевершили довоєнний рівень вантажообігу. Була в основному закінчена відбудова основних залізничних магістралей, які зв’язують Москву з Донбасом, Донбас з Ленінградом.

До кінця п’ятирічки на Україні було здано в експлуатацію 200 нових вокзалів. Серед них такі великі, як Сталіно, Микитівна, Попасна, Луганськ, Харків, Дніпропетровськ, Сімферополь, Євпаторія, Феодосія, Нікополь, Кременчук, Полтава, Чернігів, Севастополь та інші.

Вантаження на залізницях країни збільшилося за роки п’ятирічки на 43,3%, а продуктивність праці – на 39%.

Була побудована лінія Федорівна – Каховка, яка здійснила зв’язок з районом будівництва Каховської ГЕС і дала вихід з Донбасу на Дніпро.

У шостій п’ятирічці перед робітниками залізниць було поставлено завдання забезпечити дальше зростання перевозом.

У 1958 р. план перевозки вантажів на залізницях України був виконаний на 102%. При цьому порівняно з 1957 р. перевозки вантажів зросли на 8%.

У 1960 році в Україні з'явився новий різновид магістрального залізничного транспорту – метрополітен. У Києві наприкінці 1960 року була здана в експлуатацію перша черга метро надзвичайно складного інженерного комплексу. Пізніше, 23 серпня 1975 року, на території України почав діяти другий метрополітен - у місті Харкові.

У 70-их і 80-их роках побудована залізниця Полтава-Київ-Брест, Курськ-Харків-Ростов, розгорнулося будівництво залізниць у Донбасі, Наддніпрянщині, Криворіжжі, що сприяло розвиткові промисловості в цих районах. У 1987 році експлуатаційна довжина залізниць уже складала 22.7 тис. км. (у 1913 році - 15.6 тис. км.). Експлуатаційна довжина залізниць СРСР -146.1 тис. км.

Україна займала одне з перших місць у СРСР по щільності залізничної мережі (37.7 км. на 1000 км2 території). Частина УРСР у перевозі вантажів залізничним транспортом країни в 1988 році складала 25.2%, у вантажообігу 12.8%. Частина вантажообігу залізничного транспорту в загальному вантажообігу Української РСР складала 53.3%, пасажирообороту 40.8%. У середньому на 1 км експлуатаційної довжини залізниці приходилося 22.2 млн. т./км. і 3.2 млн. пасажиро-кілометрів.

Сучасний залізничний транспорт на 40% електрифікований, двох і багатоколійні ділянки складають майже третина експлуатаційної довжини.

1.3. Класифікація транспортно-економічних зв’язків та види перевезень

За характером перевезень залізничний транспорт поділяється на пасажирський і вантажний. Залежно від ролі виконуваної роботи розрізняється залізничний транспорт загального і відомчого користування. Залізничний транспорт загального користування з'єднує окремі регіони і країни світу, забезпечує зв'язку між виробниками, споживачами і пасажирські перевезення. Залізничний відомчий транспорт (транспорт підприємств і організацій) перевозить сировину, матеріали й інші види продукції усередині підприємств промисловості, сільського господарства.

За видами зв'язку і характером обслуговування розрізняють міжнародні і внутрішньодержавні залізничні зв'язки (для транспорту загального користування).

Український залізничний транспорт загального користування бере участь у виробничих процесах як складова сфери товарообігу і є однієї з найважливіших базових галузей народного господарства, діяльність якої має винятково важливу роль для держави і суспільства. Поряд з цим він займає незаперечне лідерство в перевезенні пасажирів.

В останні роки на залізниці одержала поширення класифікація окремих її напрямків по декількох показниках: по призначенню, ролі, інтенсивності руху й ін.

Дороги першого класу мають державне значення; другого - місцеве значення. Дороги першого класу знаходяться в пріоритетному положенні. Вони найбільше повно забезпечуються паливом, матеріалами, устаткуванням, державними інвестиціями. Це дозволяє забезпечити краще умови перевезень у цілому по мережі, створити режим економіки, найбільше ефективно розпоряджатися засобами.

Для ряду регіонів України залізниці є сьогодні практично самими надійними транспортними комунікаціями. Велика частина роботи залізничного транспорту загального користування приходиться на вантажний залізничний транспорт.

Узагалі, вантажні перевезення багато років займали домінуюче положення на залізниці, будучи єдиним джерелом прибутку, що покриває при цьому витрати на збитковий пасажирський рух. Наприклад, у 1989 році з загального зведеного обсягу перевезень у 570.5 млрд. т-км. (1 км. прирівнюється до 1 т-км.) 497.3 млрд. км. приходилося на перевезення вантажів, а 73.2 млрд. км. складало перевезення людей (відповідно 88% і 12%). За останнє десятиліття картина вантажних перевезень істотно змінилася.

На тлі політичних і економічних подій в Україні різко знизився обсяг роботи залізниці. Особливо стрімко обвалився обсяг вантажних перевезень. З 1990р. по 1995р. вантажні перевезення знизилися на 63%, тоді як пасажирські на 14%. Рентабельність по галузі склала в 1993р. тільки 5%, у 1994р. - 2%, а за останні роки експлуатаційна діяльність залізниці принесла збиток (рентабельність до цього в галузі складала 25%-30% у рік). У 1997 році вже з загального зведеного обсягу роботи залізниці в 271.7 млрд. км. на перевезення вантажів приходилося 160.4 млрд. т-км., тобто ледве більше 57% від загальної роботи. У 1997 році стабілізувалася робота вантажного залізничного транспорту, де загальні обсяги вантажоперевезень скоротилися на 0.9% (проти 18% у 1996р.). Основна заслуга у вантажообігу Донецьких і Придніпровської залізниць, яким належать 3Л від загальних обсягів відправлень. Але тепер інша проблема грозить паралізувати роботу вантажного залізничного транспорту неплатежі. Цьому сприяють і всілякі економічні катаклізми в країні. Після останньої фінансової кризи в Україні в серпні поточного року перевізна робота залізничного транспорту упала майже на третину, і це в основному - вантажні перевезення.

Друга галузь залізничного транспорту загального користування - пасажирський транспорт. Довгі роки він був збитковим. Витрати на нього незмінно покривал вантажний транспорт. Зараз пасажирські перевезення єдине джерело «живих» грошей для галузі. Пасажирська служба вийшла в розряд пріоритетної. І хоча обсяг перевезення пасажирів поступово зменшується, саме тут Державна адміністрація залізничного транспорту України "Укрзалізниця" бачить більше можливості для підвищення прибутку в умовах зниження обсягів перевезень (надання додаткових послуг пасажирам у виді упровадження швидкісних магістралей, інформаційного і сервісного обслуговування й ін.).

У технологічній єдності з магістральним залізничним транспортом в Україні діє також могутній залізничний транспорт промислових підприємств і організацій, що грає хоч і додаткову, але винятково важливу роль у сфері виробництва. Загальна розгорнута довжина цих залізниць наприкінці 1997 року складала 28 тис. км. і, таким чином, перевершувала довжину залізничних ліній загального користування на 5.2 тис. км. Безумовно, рівень технічної оснащеності транспорту загального користування трохи вище, ніж транспорт відомчого користування, що виконує щодо невеликий обсяг роботи і спеціалізується на переміщенні вантажів. Але відомчий транспорт донедавна розвивався високими темпами, причому в основному інтенсивним шляхом. Якщо за 1960-1989р. розгорнута довжина залізниць промислових підприємств і організацій зросла з 17.7 до 26.8 тис. км. (на 50%), за цей час його вантажообіг зріс на 150%, перевезення вантажів - на 130%. Останнє десятиліття принесло безліч проблем відомчому залізничному транспортові. Але він вижив, не утратив своїй значимості і пропускній здатності.

II розділ. Сучасний стан розвитку та характер розміщення залізниць України

2.1. Рівень розвитку та характер розміщення залізничного транспорту України

2.1.1. Сучасна схема залізничних зв'язків

Залізнична мережа України по її конфігурації ортогональна. У ній є більш-менш рівнобіжні магістралі, широтні, меридіональні.

За рівнем розвитку залізничного транспорту на території країни виділяють два регіони: Донбас і Західна Україна, де щільність транспортних магістралей склалася історично й обумовлена дією різних за своєю природою факторів. У Донбасі і Наддніпрянщині - необхідністю транспортного обслуговування виробництва, що досягло тут високого рівня розвитку, на заході - у першу чергу прикордонним її положенням і спорудженням у довоєнний період щодо густої мережі залізниць.

Широтні залізничні магістралі забезпечують зв'язок вугільно-металургійного Донбасу з залізо-марганцеворудною Наддніпрянщиною і є основою залізничної мережі району (Дебальцево-Синелъниково-Дніпропетровськ-Кривий Ріг, Иловайськ-Волноваха-Запоріжжя-Кривий Ріг та ін.): на захід відправляється донецький кокс і енергетичне вугілля, на схід - криворізька залізна руда і нікопольський марганець. Зв'язки Донбасу з Росією забезпечують магістралі напрямку Донбас-Москва, Дебальцево-Валуйки-Єлец-Москва, Донбасс-Миллерово-Рязань-Москва. Залізниця Донбас-Волгоград з'єднує Донецько-Приднепровський економічний район з Поволен’єм. На південний захід йдуть лінії Харків-Запоріжжя-Сімферополь, Харків-Кременчук-Одеса, Харків-Дніпропетровськ-Херсон. З Донбасу на південь перевозять вугілля, метал, залізоємкі машини, продукцію хімічної промисловості, зерно й інші вантажі; у зворотному напрямку - ліс і вироби з деревини, точні машини і прилади, вироби легкої промисловості, деякі будівельні матеріали. У східно-західному напрямку утворена електрифікована магістраль Донбас-Карпати (через Кривбасс), що має важливе значення в міжнародних зв'язках. Залізниці південно-західного напрямку здійснюють інтенсивні грузо- і пасажиропотоки, зв'язані з перевезенням імпортно-експортних вантажів з України і прилягаючих країн у чорноморські порти, і в зворотному напрямку, а також пасажирів, що їдуть на відпочинок і лікування на курорти Криму, Причорномор'я і Приазов'я. Інтенсивні залізничні перевезення здійснюються також лініями, що зв'язують Київ із усіма напрямками (Київ-Харків, Київ-Лъвів-Чоп, Київ-Одеса та ін.). На Львівській залізниці побудований могутній Чопсько-Батевський перевантажувальний комплекс. У 1978 році введено в експлуатацію залізнично-морську поромну переправу Іллічевськ-Варна (Болгарія) довжиною 435 км. Для зв'язку України з Північним Кавказом побудовано залізнично-поромну переправу через Керченську протоку.

В Україні сформулювалася мережа великих залізничних вузлів з розвиненим станційним і складським господарством. Це Харків, Полтава, Лозова, Дніпропетровськ, Запорожжя, Ясиновата, Дебальцеве, Волноваха, Бахмач, Київ, Коростень, Жмеринка, Одеса, Тернопіль, Ковель, Львів. Функціонують також механізовані технічно оснащені великі сортировальні станції: Ясиновата, Дебальцеве, Червоний Лиман, Основа, Нижньодніпровський вузол, Дарниця та ін.

2.1.2. Географія основних залізничних магістралей

На території України функціонують шість основних залізничних магістралей, об'єднаних державним департаментом "Укрзалізниця": Південно-Західна (керування в Києві), Донецька (Донецьк), Придніпровська (Дніпропетровськ), Південна (Харків), Львівська (Львів), Одеська (Одеса).

Донецька залізниця

Донецька залізниця займає крайній південний схід Донецьк-Придніпровського промислового району, охоплюючи найбільше індустріально-розвинену його частину – Донбас (значну частину території Донецької і Луганської обл.). Експлуатаційна довжина дороги 2.9 тис.км.

Мережа рейкових шляхів Донбасу одна з найстарших у країні. Головні її магістралі були побудовані ще в минулому столітті. У радянський час відбувалося завершення формування цієї мережі. Основний каркас залізничної мережі дороги являє собою густі ґрати сильно завантажених широтних і меридіональних ліній, що мають численні примикання під'їзних колій промислових підприємств вугільних шахт, теплових електростанцій, металургійних комбінатів, хімічних і машинобудівних заводів, підприємств будівельної індустрії. На під'їзних коліях здійснюється більш 4/5 усього навантаження дороги. На території, що обслуговується Донецькою дорогою, немає пункту, без залізничних станцій на відстані більш 25 км.

Високий рівень промислового розвитку району визначив високу вантажонапруженість основних напрямків дороги, що у 5-6 разів вище середнього по мережі. У наш час всі ці напрямки переведені на електричну тягу, що дозволяє їм успішно справлятися з великими грузопотоками.

Найбільш вантажонапружена ділянка Донецької дороги Дебальцево-Ясиновата-Чаплино є частиною електрифікованої магістралі, що з'єднує Донбас з Наддніпрянщиною, центральними і західними районами України.

Інший важливий напрямок - меридіональний, що йде від Харкова на ЧервонийпЛиман-Горлівку-Криничне-Иловайське і далі на Марцево (Таганрог) і Ростов-на-Дону. По цим двох добре технічно оснащених лініях проходить майже половина всіх зовнішніх і транзитних вантажних зв'язків дороги. У районі тяжіння цих головних магістралей Донбасу знаходяться такі промислові центри, як Донецьк, Макіївка, Горлівка і Єнакієве.

Значна частина вантажів йде на схід по напрямках від Дебальцевого на Попасну, Луганськ і Должанську. У районі тяжіння цих ліній розташовані промислові центри Східного Донбасу - Луганськ, Лисичанськ і Сіверодонецьк.

На південь від Донецька відходить тупикова лінія на великий промисловий центр Приазов'я - Маріуполь. Морський порт Маріуполя - єдиний у межах Донецької дороги. Однак через порівняно невеликі глибини Азовського моря значення його в перевезеннях невелике. Головні види вантажів, що випливають через порт із залізниці, - кам'яне вугілля і чорні метали.

Відгалужувающаяся на північ від Донецька лінія на Харків і Полтаву обслуговує Константинівку, Краматорськ і Слов'янськ – центри машинобудування і хімічної промисловості.

Відправлення вантажів станціями Донецької дороги перевищує їхнє прибуття. У структурі відправлення вантажів 53% приходиться на частку кам'яного вугілля, половина якого перевозиться в межах дороги на електростанції і коксохімічні заводи Донбасу. Третина чорних металів, що відправляються, також осідає в межах дороги, 2/3 вивозять на станції інших доріг. Донецька дорога - великий відправник і одержувач будівельних матеріалів і вапняку для металургійної промисловості. По обсягу ввезеної залізної руди дорога займає перше місце серед усіх доріг країни. Вона одержує залізну руду в основному з Криворіжжя.

У межах дороги є близько 30 станцій, розміри навантаження кам'яним вугіллям на які перевищують 2 млрд. т. Серед них Кальміус, Чумаківо, Рутченково, Мандрикіно (у Донецькій області), Червоний Промінь і Краснодон (у Луганській області). По відправленню чорних металів виділяються станції Сартана (Маріуполь), Ясиновата й Алчевськ, що обслуговують найбільші металургійні комбінати Донбасу. Мінеральні будівельні матеріали і вапняк для металургійного виробництва відправляють станції Каракуба (вапняк), Годин Яр (вогнетривкі глини і доломіти), Еленкова (вапняк), Амвросіївна (цемент), Червоний Лиман (будівельні матеріали). Значну кількість кам'яного вугілля ввозить Маріупольський залізничний вузол, станції Донецько-Макіївського вузла, а залізну руду - Сартана, Ясиновата, Донецьк, Єнакієве, і Алчевськ, що обслуговують центри чорної металургії. Сартана – найбільший у Донбасі одержувач чорних металів. Будівельні вантажі у великій кількості одержують станції, що обслуговують промислові центри Донбасу – Донецьк, Маріуполь, Макіївка і Луганськ.

По сумарній роботі станції (відправлення разом із прибуттям вантажів) найбільш великими залізничними вузлами Донецької дороги є Маріуполь, Донецько-Макиївський, Алчевск і Єнакіївський.

Частка транзиту в структурі перевезень дороги не перевищує 1/4, однак, з огляду на загальний обсяг перевезень дороги, абсолютні розміри транзиту через Донбас значні. До числа основних транзитних вантажів відносяться чорні метали, машини і промислове устаткування, нафтопродукти, хліб і ліс.

Через Донецьку дорогу проходить досить великий потік транзитних пасажирів, що їдуть на Кавказ, частково в Крим і назад у центр Росії й Урало-Поволжя. Найбільша кількість пасажирських потягів пропускається по магістралі Лозова-Слав’янськ-Іловайськ-Марцево-РостоввнавДону. Власні залізничні пасажирські перевезення Донбасу порівняно невеликі.

Донецька дорога в межах території, що обслуговується, взаємодіє головним чином з автомобільним транспортом. Роль головної автомобільної дороги Донбасу виконує упоряджене шосе, що йде від Харкова до РостоввнавДону через Слов'янськ, Артемівськ, Дебальцеве і Ровеньки. Від нього відходять автодороги до Горлівки, Донецьку, Макіївки, Краматорська, Константиновки, Лисичанська, Сіверодонецька, Алчевська і Луганська. Важливе значення має приморське шосе, що йде від РостовавнавДону в Крим через Маріуполь і дорога Донецьк-Маріуполь.

Придніпровська залізниця

Придніпровська залізниця обслуговує частину Нижньої Наддніпрянщини і Кримський півострів - Дніпропетровську, Запорізьку і Кримську області. Експлуатаційна довжина дороги 3.2 тис.км.

Густота залізничної мережі в Наддніпрянщині у 2-2.5 рази менше, ніж у Донбасі, що зв'язано переважно з меншою насиченістю території заводами, фабриками, шахтами, а також з наявністю в межах дороги річкового транспорту (р. Дніпро). Основна маса вантажів у Наддніпрянщині перевозиться в трикутнику Дніпропетровськ-Кривий Ріг-Запоріжжя. У цих містах розміщені великі підприємства чорної металургії, що споживають багато кам'яного вугілля, залізної руди, допоміжних матеріалів, великі теплові електростанції, коксохімічні і машинобудівні заводи. Тут же знаходяться і великі Криворізький залізорудний і Нікопольський марганцеворудний басейни.

Основна частина широтних перевезень вантажів (кам'яне вугілля, що йде транзитом з Донбасу на захід, а також у промислові центри Наддніпрянщини, залізна руда для металургійних комбінатів Наддніпрянщини і Донбасу, перевезення чорних металів і мінеральних будівельних матеріалів) здійснюється на ділянках Чаплино-Синельниково-Нижньодніпровськ-Верховцево-Пятихатки й Очерет Заря-Пологи-Запорожжя-Апостолово-Кривий Ріг-Долинська. Перший з них є найбільш вантажонапруженим. Для часткового розвантаження його була побудована лінія Червоноармійськ-Павлоград-Новомосковськ-Дніпродзержинськ, що дозволив направити в першу чергу транзитні потоки кам'яного вугілля в обхід Дніпропетровського залізничного вузла.

Найбільш значна по довжині в межах дороги меридіональна лінія Лозова-Павлоград-Синельниково-Запоріжжя-Мелитопіль-Джанкой-Симферополь-Севастопіль завантажена тільки на ділянці між Запорожжям і Лозовою, з’єднуючим Наддніпрянщину з Харковом (перевезення чорних металів на його чисельні машинобудівні заводи) і минаючому через Західний Донбас - район вуглевидобутку. По цій лінії з Криму вивозять вапняк (флюси) для чорної металургії Наддніпрянщини.

Широтна ділянка Придніпровської дороги Камиш-Зор-Верхній Токмак-Нововесела (і далі на Каховку) завантажений транзитним потоком кам'яного вугілля з Донбасу до морських портів Херсон і Миколаїв. Лінія Джанкой-Керч використовується для вивозу керченської руди, основний потік якої випливає Маріупольським шляхом. Поромна переправа станціями Крим і Кавказ через Керченську протоку скорочує шлях поїздів із Придніпровської дороги на Північнокавказьку на кілька сотень кілометрів.

Придніпровська дорога не має настільки яскраво вираженої переваги відправлення вантажів над їх прибуттям, як Донецька: на 1 т відправлених вантажів тут приходиться усього 0.9 т прибувших. Майже половина усіх вантажів, що відправляються дорогою, - залізна і марганцева руда Криворізького і Нікопольського басейнів. На внутрьодорожні перевезення вантажів приходиться тільки 1/3 цієї руди, інша її кількість відправляється на металургійні заводи Донбасу й експорт. Друге місце в структурі вантажів, що відправляються Придніпровською дорогою, займають будівельні матеріали, третє - чорні метали.

Серед одержаних станціями Придніпровської дороги вантажів переважають кам'яне вугілля, увезене з Донбасу, залізна руда, допоміжна металургійна сировина (флюси) і будівельні матеріали. Навантаження залізної руди на 12 станціях Придніпровської дороги перевищують 2 млн. т у рік. Найбільші з них, відправляючи 10 млн. т руди і більше, Мудрована, Роковата, Допоміжна і Шмаково (у районі Кривого Рогу). По відправленню чорних металів найбільшими є Запорожжя, Кривій Ріг і Дніпропетровськ (станція Правда), будівельних матеріалів і флюсів – станції, що примикають до порту Запорожжя.

По ввозу вантажів виділяються Дніпропетровсько-Дніпродзержинський, Запорізький і Криворізький залізничні вузли, у структурі ввозу яких основне місце займають кам'яне вугілля, залізна руда, флюси і будівельні матеріали. По сумарній роботі станції (відправлення плюс прибуття) самим великим на дорозі є Криворізький вузол. Великий також вантажообіг Запорізького і Дніпропетровьско-Дніпродзержинського.

У Наддніпрянщині, як і в Донбасі, транзитні перевезення невеликі. Основний потік транзитних вантажів випливає через Придніпровську дорогу до чорноморських портів - Херсону, Миколаєву, а також на експорт у західному напрямку. У потоці транзитних вантажів головну роль грають кам'яне вугілля, чорні метали, хлібні і лісові вантажі.

Інтенсивність пасажирських перевезень по дорозі близька до середній по мережі. Перевезення пасажирів по напрямках сильно коливаються. Дуже великий потік транзитних пасажирів випливає в Крим і по лінії Лозов-Запорожжя-Мелітополь-Джанкой і далі до Сімферополя, Керчі, Теодозії, Севастополя, Євпаторії і назад. Дорога виконує значні приміські пасажирські перевезення, особливо в Дніпропетровськом залізничному вузлі.

Придніпровська дорога тісно взаємодіє з Дніпровським річковим шляхом, що у межах дороги має два найбільших порти: Нижньодніпровськ (Дніпропетровськ) і порт у Запорожжя. Через ці порти в змішаному залізнично-водному повідомленні випливають кам'яне вугілля, залізна руда, мінерально-будівельні матеріали і зернові вантажі.

Взаємодія дороги з морським транспортом здійснюється через Бердянськ - порт Азовського моря і кримські порти - Євпаторію, Севастополь, Теодозію і Керч. Обсяги перевалки вантажів із залізниць на морський транспорт і назад у цих портах порівняно невеликі.

Найважливішою автомобільною дорогою, що проходить від території Наддніпрянщини і Криму, є упоряджене шосе Харьків-Червоноград-Новомосковск-Запорожжя-Мелітополь-Джанкой-Сімферополь-Севастополь, широко використовуване для перевезень вантажів на далекі відстані, особливо коштовних і швидкопсувних сільськогосподарських вантажів (фрукти й ін.). На цю головну автомобільну магістраль спирається розгалужена мережа кримських автодоріг (Сімферополь-Теодозя-Керч, Сімферополь-Євпаторія, Сімферополь-Алушта-Ялта-Севастополь, Алушта-Феодосія).

Найважливішими автодорогами є також дороги Кривій Ріг-Дніпропетровськ-Новомосковськ і Кривій Ріг-Нікополь-Запорожжя.

Південна залізниця

Південна залізниця обслуговує територію Харківської і Полтавської областей, а також частину території Чернігівських, Сумських, Луганських областей. Експлуатаційна довжина дороги 3.6 тис.км.

Транспортно-географічне положення території, що обслуговується Південною дорогою, між Донбасом, Наддніпрянщиною, Центром і Поволжям визначило перевагу в структурі вантажних перевезень дороги транзиту. Він складає приблизно 3/5 усіх перевезень дороги.

Південна дорога забезпечує вихід з Донбасу і Наддніпрянщини на північний захід – у бік Москви, Брянська, Гомеля і Києва, а також на північний схід і схід – у бік Воронежа і Пензи. Відповідно до цього Південна дорога має три основних вантажонапружених напрямки: центральний, що йде від станції Букино (з боку Червоного Лиману) через Харківський залізничний вузол на Готню, Львів і далі на Брянськ і Москву; східний, що йде від станції Слав’яногорськой (також з боку Червоного Лиману) через Куп'янський залізничний вузол на Валуйки, а відтіля через Старий Оскол, Касторную і Єлець на Москву і через Георгиу-Деж на Воронеж і Пензу; західне, що йде від Лозової через Полтавський залізничний вузол на Ромадан, Гребінку і Київ. По всіх цих напрямках з Донбасу йде транзитний потік чорних металів, хімічних вантажів, будівельних матеріалів, машин і промислового устаткування. У минулому істотні далекі перевезення кам'яного вугілля, нині вони обмежуються тільки територією України.

Центральний напрямок обслуговує також вантажні зв'язки Донбасу з Харківським промисловим вузлом. Від Харкова до півночі направляється потік машин і промислового устаткування з машинобудівних заводів міста.

Тісні економічні зв'язки існують між Харковом і Наддніпрянщиною. Їх обслуговують залізничні лінії Лозов-Харків, Красноград-Харков і Кременчук-Полтава-Харків, по яких випливають також і транзитні вантажі з Наддніпрянщин у центральні райони країни.

Зв'язки Донбасу з Білорусією і Північним-Заходом забезпечує лінія Букино-Харков-Суми-Ворожба. До транзитного потоку вантажів Донбасу, що йде по цьому напрямку, у межах дороги додаються машини, цукор і сільськогосподарські вантажі.

По лінії Сараевка-Старий Оскол випливають потоки залізної руди з району КМА на металургійні заводи Центрально-Чорноземного району, України й Уралу.

Обслуговуючи в основному центри обробної промисловості, Південна дорога має пасивний вантажообіг: вона відправляє в 1.5 рази менше вантажів, чим одержує. Серед вантажів, що відправляються Південною дорогою, перше місце займає залізна руда. Потім випливають будівельні матеріали (будівельний камінь і цемент), нафтопродукти, цукровий буряк і хлібні вантажі, перевезені, як правило, у межах дороги, а також машини, металовироби і цукор, що відправляються переважно за її межі.

У структурі ввезених вантажів представлені будівельні матеріали, кам'яне вугілля, нафтопродукти, чорні метали, цукровий буряк і хлібні вантажі.

Найбільш значне навантаження вантажів у межах дороги мають Харків (машини, металовироби, брухт чорних металів), Кременчук і Ахтирка. Найбільші станції прибуття вантажів - станції Харківського залізничного вузла (кам'яне вугілля, чорні метали, мінерально-будівельні матеріали), Полтава, Суми і Кременчук.

Головне місце у вантажній транспортній роботі дороги займає Харківський вузол, у якому сходяться 8 магістральних залізничних напрямків, 4 з яких (на Бєлгород, Купянськ, Червоний Лиман і Лозову) електрифіковані. У структурі вантажообігу Харківського вузла головне місце займає транзит. У місцевій роботі переважає прибуття вантажів над відправленням. Найбільша вантажна станція вузла - Індустріальна. Вона обслуговує такі машинобудівні заводи Харкова, як тракторний і ін.

Південна дорога виконує значну частину мережного пасажирообігу. Найбільш великий пасажиропотікік йде по напрямку Харків-Лозова. По відправленню пасажирів далекого прямування Харківський залізничний вузол належить до найбільших у країні. Великі в ньому також і перевезення приміських пасажирів.

Взаємодія з річковим транспортом у межах дороги здійснюється через Кременчуцький порт. Територію Харківської області перетинає шосе Москва-Харків-Сімферополь. Інші важливі автомобільні дороги, що проходять по території, що обслуговується Південною дорогою: Київ-Лубни-Полтава-Харків, Харков-Ростов на Дону (ділянка Харків-Ізюм), Полтава-Кременчук, Ахтирк-Харків.

Південно-Західна залізниця

Південно-Західна дорога обслуговує північні області України -Хмельницьку, Вінницьку, Житомирську, Київську, Чернігівську і частково Сумську. Експлуатаційна довжина дороги 4.7 тис.км.

Основний кістяк магістральної мережі Південно-Західної дороги був побудований у дореволюційний час. У радянський період відбувалося випрямлення і посилення окремих напрямків, будувалися під’їздні колії до промислових центрів, що розвиваються, новим цукровим заводом, родовищам будівельних матеріалів. Було поліпшено транспортно-географічне положення Чернігова (будівництво залізничних виходів до Гомеля і на захід до Ковеля і Бреста) і Житомира (створення прямого виходу на Наддніпрянщини).

Щільність мережі в межах дороги висока, особливо у Вінницькій, Хмельницькій, Житомирській і Київській областях, що мають інтенсивне цукробурякове виробництво. Рейкові шляхи в минулому тут будувалися значною мірою для підвозу цукрового буряка до цукрових заводів. В даний час велика частина цих перевезень здійснюється автомобільним транспортом.

Головна лінія Південно-Західної дороги - напрямок Хутір Михайлівський- Конотоп-Бахмач-Ніжин-Київ-Казятин-Вінниця-Жмеринка-Хмельницький-Тернопіль. До Жмеринки вона електрифікована. Починаючи зі станції (Київ), ця магістраль має значний вантажопотік, що складається з кам'яного вугілля, чорних металів, хімічних продуктів і машин Донбасу і Харкова, до яких зі станції Фастів додається потік залізної руди і чорних металів Наддніпрянщини. Частина цих транзитних вантажів з головної магістралі відволікається на рівнобіжний напрямок Козятин-Шепетівка-Здолбунів-Ровно-Львів. Для вивозу експортних вантажів на Брест важливе значення має лінія Шепетівка-Здолбунів-Ровно-Луцьк-Ковель.

У загальному обсязі робіт дороги 3/5 складає транзит. Головні транзитні вантажі - залізна руда, нафтопродукти, кам'яне вугілля, чорні метали, хліб і ліс.

Південно-Західна дорога, що обслуговує територію з розвиненою обробною промисловістю й інтенсивним сільським господарством, має пасивний вантажообіг: відправлення вантажів з її станцій менше прибуття. Серед вантажів, що відправляються, на першому місці знаходяться мінеральні будівельні матеріали (майже 45% усього відправлення), головним чином будівельний камінь і виробні матеріали (граніт, мармур, лабрадорит), що добуваються в ряді районів Українського кристалічного масиву (Житомирська, Київська і Вінницька області). Істотна у відправленні вантажів частка продукції харчової промисловості (цукор, борошно, комбікорм) і сільського господарства (цукровий буряк), а в прибутті - кам'яного вугілля, лісових вантажів, нафтопродуктів і чорних металів.

Станцій з великим відправленням вантажів на Південно-Західній дорозі небагато. Виділяється лише Київський залізничний вузол, що відправляє велику кількість будівельного піску. Тут же відбувається перевалка на залізницю кам'яного вугілля, перевезеного з Донбасу по Дніпру. Найбільші станції прибуття вантажів (кам'яне вугілля, мінерально-будівельні матеріали, чорні метали, сільськогосподарські продукти) — станції Київського залізничного вузла, Вінниця, Чернігів, Житомир і Біла Церква.

Для Південно-Західної дороги характерно інтенсивний пасажирський рух, особливо в напрямках від Києва на Львів, Одесу і Сімферополь. Найбільшою станцією по відправленню пасажирів у далекому і приміському сполученні на Південно-Західній дорозі є Київ.

У межах дороги залізничний транспорт широко взаємодіє з річковим. Найважливіші перевалочні пункти змішаних залізнично-водних перевезень - Київ і Чернігів. У Києві з Дніпровського річкового шляху на залізницю перевантажують кам'яне вугілля, будівельний пісок, сільськогосподарські продукти, у Чернігові перевалюють з р. Десни мінеральні будівельні матеріали.

Територія, що обслуговується Південно-Західною дорогою, має густу мережу автомобільних доріг із твердим покриттям. Найбільш важливими серед них, використовуваними як магістральні шляхи, є дві меридіональні дороги: Гомель-Чернігів-Київ-БілаиЦерква-Умань з виходом на Одесу, Мозир-Деркач-Житомир-Бердичів-Вінниця-Ямпіль з виходом на Бєльці і Кишинів з відгалуженням від Коростеня на Новгород-Волинськиий-Хмельницький і Кам'янець-Подільський і три широтні: Київ-Житомир-новоград-волинський-Ровно, БілалЦерква-Казятин-Любар-Ямполь-Кременець і Умань-Вінниця-Хмельницьк-Тернопіль. До цієї магістральної мережі в районах інтенсивного бурякосіяння споруджені численні під'їзди, використовувані головним чином для вивозу сільськогосподарської продукції до заготівельних пунктів і центрів її переробки (цукровим і спиртовим заводам).

Львівська залізниця

Львівська залізниця обслуговує територію Львівської, Івано-Франківської, Тернопільської, Чернівецької, Закарпатської, Волинської і Ровенської областей. Її експлуатаційна довжина 4.5 тис.км. Дорога забезпечує вихід з території України на захід через прикордонні станції Чоп, Мостиска і Брест - потоку експортних вантажів. Менш істотна роль дороги в місцевих вантажних перевезеннях.

Густа залізнична мережа в західних областях України склалася до возз'єднання їх з Радянською Україною. Але це були в основному технічно слабооснащенні і малозавантажені лінії. У радянський період докорінно реконструювали основну залізничну магістраль Західної України: Рівне-Львів-Чоп, що обслуговує основний потік зовнішньоторговельних вантажів України з Чехією, Словаччиною, Угорщиною й Австрією. Ця магістраль електрифікована. Були споруджені також залізничні виходи зі Львівсько-Волинського басейну на північ (Ковель і Луцьк) і південь (у бік Львова) що забезпечили вивіз львівсько-волинського кам'яного вугілля (місцеве паливо) у сусідні області України і Білорусію.

Електрифікація залізничної ділянки Львів-Мостиска дозволила створити ще одну транс’європейську магістраль: Москва-Київ-Львів-Краків-Варшава.

Для місцевих перевезень використовуються лінії Львів-Самбор-Ужгород, Львів-Ивано-Франковськ-Коломія (по цій лінії йде потік львівсько-волинського вугіля на Бурштинську ГРЕС) і Дрогобич-Стрий-Тернопіль. Частина станцій і ліній Львівської дороги слабозадіяні і в міру розвитку автомобільного транспорту, особливо в зв'язку з поширенням автопоїздів, повинні закриватися, тому що експлуатація їх неефективна.

Велике місце у вантажообігу Львівської дороги займають експортні вантажі, що випливають транзитом у європейські країни. Серед цих вантажів переважають залізна руда, кам'яне вугілля, нафтопродукти, кокс, чорні метали, хлібні і лісові вантажі.

В внутридорожньому вантажообігу головну роль грають кам'яне вугілля, в основному зі Львівсько-Волинського басейну і частково з Донбасу, мінеральні будівельні матеріали, нафтопродукти, чорні метали, машини, зерно, борошно і цукровий буряк. У відправленні вантажів різко домінують кам'яне вугілля Львівсько-Волинського басейну, нафтопродукти і мінеральні будівельні матеріали. Відправляються також лісові з карпатських і поліських областей, цукровий буряк і машини головним чином зі Львова.

Найбільшими станціями прибуття вантажів є станції Чоп і Мостиска, що виконують операції з експортними вантажами, а також станції Дрогобич, Надвірна, Добротвор, Львів і Рівне. Велика кількість вантажів відправляють станції Иванче, Селець і Гірник (кам'яне вугілля), Здолбунів, Миколаїв і Клесов (мінерально-будівельні матеріали).

Пасажирські перевезення дороги невеликі. Найбільш значний центр відправлення далеких і особливо приміських пасажирів - Львів.

Територія, що обслуговується Львівською дорогою, відрізняється високою густотою автомобільних доріг із твердим покриттям. Однак щільність їх не скрізь однакова: вона вкрай невелика в Поліссі і Карпатах і надзвичайно висока в Прикарпатті. Великим центром автомобільних доріг є Львів, з'єднаний автомобільними магістралями через Луцьк і Ковель з Брестом, через Броди, Дубно і Рівне з Житомиром і Києвом, через Тернопіль із Хмельницьким і Вінницею, через Івано-Франківськ, Коломию і Чернівці з Бєльцями і Кишиневом, через Самбор з Ужгородом і через Стрий з Мукачевим.

Одеська залізниця

Одеська дорога обслуговує територію Одеської, Миколаївської, Херсонської, Кіровоградської і Черкаської областей. Її експлуатаційна довжина 4.2 тис.км.

Мережа залізниць формувалася тут під великим впливом приморського географічного положення території, що обслуговується нею. Однієї з перших залізниць на Україні була Одеско-Балтська, побудована більш 130 років тому і з'єднуюча морський порт Одесу з найближчими хлібними районами. Ця дорога пройшла через Раздельну-Тираспіль-Балту-Єлизаветград (Кіровоград). Надалі через Знаменку, Кременчук і Полтаву. Одеса була з'єднана залізницею з Харковом і Москвою. Зв'язку інших морських портів Причорномор'я-Миколаєва і Херсона - до революції йшли в напрямку Центральної України (через Знаменку) і тільки в радянський час Миколаїв і Херсон були з'єднані залізничними коліями з Наддніпрянщини (лінія на Снигиревку й Апостолово), і Кримом (Херсон-Вадим-Джанкой). Велике значення для посилення зв'язку Одеси з Наддніпрянщиною мало спорудження лінії Помошная (Олейниково) - Долинска.

В даний час найбільш завантажені лінії Одеської залізниці, що йдуть до морських портів (від Вінниці і Черкас до Одеси і Илъїчивську, від Знаменки, Дніпропетровська і Донецька до Миколаєва і Херсона). Широтні лінії невеликого протягу, що обслуговують переважно сільськогосподарські райони (імені Тараса Шевченко-Цветково-Христиновка-Зятъковци-Вапнярка-Ямполъ, Чернолеська – Помошная-Борщі, Миколаїв-Колосовка-Роздільна-Кучурган), менш завантажені. У цілому вантажонапруженість дороги значно нижче середньої.

Головними вантажами, що перевозяться в напрямку до Одеси, Іллічевська і Південному, є нафтопродукти, кам'яне вугілля, чорні метали і мінеральні будівельні матеріали. Частина з них переробляється і споживається в Одесі - самому великому промисловому центрі українського Причорномор'я, а велика частина перевантажується на морський транспорт і йде на експорт. У зворотному напрямку з Іллічевська й Одеси перевозять сахарин-сирець, машини і металовироби, тропічні фрукти.

У напрямку Миколаївських і Херсонського морських портів з Наддніпрянщини і Донбасу випливають кам'яне вугілля, нафтопродукти, чорні метали, залізна руда і цемент, а в зворотному напрямку - нафтопродукти і хлібні вантажі, а також глинозем.

Експортні перевезення вантажів дуже впливають на структуру вантажообігу Одеської дороги: вона має триразове перевищення прибуття над відправленням. Серед вантажів прибуття переважають нафтові (сира нафта, що йде на переробку на Одеський і Херсонський заводи, топковий мазут, дизельне паливо для судів морського флоту), кам'яний вугілля і будівельні матеріали.

Відправляє Одеська дорога нафтопродукти, мінеральні будівельні матеріали і кам'яне вугілля.

Найбільші станції прибуття: Одеса, Рени, Миколаїв, Іллічевськ і Херсон, відправлення - Пантаевка (буре вугілля Дніпропетровського басейну в Кіровоградській області), Одеса і Херсон.

Головні пасажиропотікоки направляються до Одеси.

Одеська дорога широко взаємодіє з іншими видщами транспорту - морським (у портах Одеса, Іллічевськ, Південний, Миколаїв і Херсон), річковим (у портах Ізмаїл на Дунаєві, Херсон і Черкаси на Дніпру) і автомобільним. Між портом Іллічевськ і болгарський порт Варна регулярно курсують морські залізничні пароми.

У районі тяжіння дороги протікає Дніпро. По ньому перевозять: униз - зернові вантажі, мінерально-будівельні матеріали, нагору - нафтові вантажі.

Територію, що обслуговується дорогою, перетинають наступні магістральні автодороги: Одеса-Умань-Київ, Одеса-Тирасполь-Кишинів, Одеса-Белград-Рени, Одеса-Миколаїв-Херсон-Каховка, Кишинів-Кіровоград.

2.1.3. Підземні магістралі метрополітену – різновид залізниці

Порівняно недавно в Україні з'явився новий різновид залізничного транспорту - метрополітени. Метрополітени мають відмінні технічні й експлуатаційні характеристики від традиційного залізничного транспорту, тому займають особливе місце в системі залізничних перевезень. По-перше, метрополітени виконують внутріміські перевезення. По характеру перевезень це пасажирський транспорт. По-друге, це підземна магістраль (лише з невеликою наземною частиною). Метрополітен містить у собі безліч під'їзних колій, тунелів, станцій, будучи складним інженерним комплексом. Тому діяльність метро є однією з капітало- і фондоємких сфер у системі залізничного транспорту.

По-третє, метрополітени самий прогресивний вид залізничного транспорту, що втілив у себе всі новітні технології транспортного будівництва й експлуатаційні властивості. Потяги метрополітену електрифіковані, швидкісні, з високим ступенем комфортності і сервісу обслуговування.

В Україні метрополітени існують у двох найбільших містах - Києві і Харкові. Столичний метрополітен був зданий в експлуатацію наприкінці 1960 року. Перша його вітка з'єднала центр міста з прибережним районом Дніпра. У 1980 році метрополітен Києва нараховував 21 станцію. Є в ньому і наземні дарницькі частини (п'ять станцій). З введенням в експлуатацію Святошинсько-Броварської лінії довжиною 22 км метрополітен Києва збільшився на 17 станцій. Київський метрополітен має самі довгі швидкісні ескалатори, високу швидкість повідомлення і ємність потягів. Він дозволив не тільки розвантажити наземний міський транспорт, але і сприяв оздоровленню навколишнього середовища, що досить важливо в умовах індустріального Києва.

Таку ж роль виконує і метрополітен Харкова, зданий в експлуатацію 23 серпня 1975 року. Після введення в лад другої пускової ділянки 11 серпня 1978 року загальна довжина підземної транспортної магістралі Харкова досягла 18 км, число діючих станцій - 13. Друга вітка метрополітену (Салтовский радіус) загальною довжиною 11 км із вісьма станціями зв'язала з центром міста найбільшу мальовничу зону відпочинку. Третя вітка замкнула трикутник підземної магістралі. Пересадні станції трьох ліній метро - вершини трикутника. Така схема дозволила найбільше раціонально вирішити основні транспортні проблеми міста.

Зараз метрополітенний транспорт двох міст має 89 км довжини, його пасажирооборот у 1997 році склав 3.3 млрд. пасажиро-кілометрів, тобто за рік було перевезено 508 млн. чоловік, що склало 95% до обсягу перевезень пасажирів у 1996 році.

На тлі загальних кризових явищ на міському пасажирському транспорті, метро діє більш стабільно. Але останнім часом спостерігається негативна тенденція до зменшення державних інвестицій у цей вид транспорту. Необхідна реконструкція об'єктів метро вимагає значних капітальних вкладень, щоб підземні перевезення були не тільки високо економічними але і неодмінно безпечними.

2.2. Технічний стан залізниць України

2.2.1. Технічний стан колійного господарства залізниць України

Технічна політика в колійному господарстві в останні роки базується на укладанні в колію залізобетонних шпал і перевідних брусів стрілочних переводів.

Працівниками колійного господарства здійснюються організаційні, економічні і технічні заходи по посиленню технічного стану залізничної колії і забезпечення безпеки руху потягів.

Динаміка експлуатаційної довжини двоколійних ліній і розгорнутої довжини мережі залізниць України подана в табл. 1.1.

Таблиця 1.1.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2000р.  до  1993р, % |
| Експлуатаційна довжина залізниць  в тому числі по дорогах: | 22,6 | 22,6 | 22,6 | 22,6 | 22,5 | 22,4 | 22,5 | 22,3 | 98,7 |
| - Донецька | 2,9 | 2,9 | 3,0 | 3,0 | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 2,9 | 100,0 |
| - Придніпровська | 3,2 | 3,2 | 3,2 | 3,2 | 3,2 | 3,2 | 3,2 | 3,2 | 100,0 |
| - Південна | 2,9 | 2,9 | 2,8 | 2,8 | 2,8 | 2,8 | 2,8 | 2,8 | 96,6 |
| - Південно-Західна | 4,8 | 4,8 | 4,8 | 4,8 | 4,8 | 4,7 | 4,7 | 4,7 | 97,9 |
| - Одеська | 4,3 | 4,3 | 4,3 | 4,3 | 4,3 | 4,2 | 4,2 | 4,2 | 97,7 |
| - Львівська | 4,5 | 4,5 | 4,5 | 4,5 | 4,5 | 4,5 | 4,6 | 4,5 | 100,0 |
| Довжина двоколійних та багатоколійних ліній, всього в т. ч. по дорогах: | 7,5 | 7,5 | 7,5 | 7,5 | 7,5 | 7,5 | 7,5 | 7,3 | 97,3 |
| - Донецька | 1,4 | 1,4 | 1,4 | 1,4 | 1,4 | 1,4 | 1,4 | 1,4 | 100,0 |
| - Придніпровська | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 100,0 |
| - Південна | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,3 | 1,2 | 92,3 |
| - Південно-Західна | 1,8 | 1,8 | 1,8 | 1,8 | 1,8 | 1,8 | 1,7 | 1,7 | 94,4 |
| - Одеська | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 100,0 |
| - Львівська | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 0,8 | 100,0 |
| Розгорнута довжина мережі, усього | 51,4 | 51,3 | 51,1 | 51,1 | 50,8 | 50,1 | 50,1 | 50,0 | 97,3 |
| у тому числі: головних колій | 30,9 | 30,9 | 30,9 | 30,9 | 30,9 | 30,7 | 30,6 | 30,3 | 98,1 |
| Станційних колій | 17,0 | 16,9 | 16,8 | 16,8 | 16,8 | 16,3 | 16,0 | 15,5 | 91,2 |
| Під'їзних колій | 3,5 | 3,5 | 3,4 | 3,4 | 3,1 | 3,1 | 3,1 | 3,0 | 85,7 |

Динаміка довжини мережі залізниць України за період 1993-2000 рр., тис.км

З таблиці видно, що в 2000 р. у порівнянні з 1993 р. (роком сталої звітності Укрзалізниці) експлуатаційна довжина залізниць України скоротилася на 300пкм. Найбільш інтенсивне скорочення довжини залізниць (близько 1000 км) відбулося за останні чотири роки.

Динаміка зміни інфраструктури по ремонту, обслуговуванню та утриманню колійного господарства подана в табл. 1.2.

Таблиця 1.2.

Інфраструктура по ремонту, обслуговуванню та утриманню колійного господарства

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Структурні підрозділи | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 2000 | 2000р. до  1993, % |
| Дистанції колій, од. | 110 | 110 | 110 | 110 | 109 | 109 | 99,1 |
| Дистанції лісозахисних насаджень, од. | 27 | 27 | 27 | 27 | 25 | 24 | 88,9 |
| Колійні машинні станції | 43 | 43 | 43 | 40 | 39 | 38 | 88,4 |
| Рейкозварювальні потяги, од. | 6 | 6 | 6 | 5 | 4 | 3 | 50,0 |
| Заводи залізничних шпал, од. | 5 | 5 | 5 | 5 | 6 | 6 | 120,0 |
| Щебеневі заводи, од. | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 20 | 100,0 |
| Пісчано-баластовий кар'єр, од. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 100.0 |
| Шпалопросячні заводи, од. | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 100,0 |
| Підприємства по ремонту колійної техніки, од. | 5 | 5 | 5 | 5 | 3 | 3 | 60.0 |

З таблиці видно, що за період 1993-2000 рр. інфраструктура по обслуговуванню колійного господарства дещо скоротилася. Ліквідовано: одну дистанцію колії, три дистанції лісозахисних насаджень, п'ять колійних машинних станцій, три рейкозварювальних поїзди.

До 1991 р. залізниці України отримували в середньому за рік 2 млн. дерев'яних шпал та 700 комплектів брусів, а у 1992 р. поставки були зменшені у сім разів, а потім зовсім припинені. Укрзалізниця, щоб вийти з положення та покрити гостру потребу в шпалах побудувала ще один завод по виробництву залізобетонних шпал і брусів для стрілочних переводів. Технічна політика колійного господарства за останні роки та на перспективу базується на укладанні в колію залізобетонних шпал і перевідних бруссів.

Залізниці оснащені залізобетонними шпалами нерівномірно. Так, на Південно-Західній і Південній залізницях оснащення головних колій залізобетонними шпалами досягає 76-78%, тоді як на Львівській - тільки 25%. На інших залізницях оснащення залізобетонними шпалами складає 51-62%. Кількість стрілочних переводів на залізобетонних шпалах за останні два роки майже подвоїлася (з 5,3% до 9%).

Реструктуризація в колійному господарстві спрямована на приведення його у відповідність з обсягами роботи і зміни організаційної структури підприємств.

В даний час і в перспективі немає необхідності нарощувати довжину залізниць, її необхідно значно скоротити. Наявне колійне господарство залізниць України також перебуває не в кращому технічному стані. З усіх блоків матеріально-технічної бази воно є одним із самих неблагополучних.

Наявність зайвої, але технічно ненадійної мережі залізниць, тільки створює видимість масштабності їхньої пропускної і провізної спроможності. Насправді ж експлуатація застарілої верхньої будови колії не тільки відволікає величезні ресурси (трудові, матеріальні, енергетичні, фінансові) на їхній ремонт і утримання, але і негативно впливає на рівень продуктивності та ефективності використання нової техніки, усієї роботи залізничного транспорту.

Технічний стан колії у визначальній ступені залежить від своєчасності планових видів ремонту. У табл. 1.3 та на рис. 1.1 представлені дані, що характеризують планові завдання і фактичне виконання капітального ремонту колій на залізницях Укрзалізниці.

Таблиця 1.3.

Динаміка капітального ремонту колій

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Роки | Показники роботи | Залізниці | | | | | | | Усього по Укрза-ліниці |
| Донецька | | Львів- ська | Одеська | При-  дніп-  ров-ська | Півден-но-Західна | Південна |
| 1992 | План, км Факт, км Виконано, % | 250 250 100 | 223,5 170 76 | | 290 200 69 | 320 255 80 | 390  236  60 | 190 190 100 | 1663 1301  78 |
| 1993 | План, км Факт, км Виконано, % | 250 250 100 | 250 111 44 | | 300 116 39 | 280  235 84 | 360  220  61 | 300 139 46 | 1740 1072  61 |
| 1994 | План, км Факт, км Виконано, % | 205 145 70 | 80  41  50 | | 290  39  13 | 250 171 68 | 320  81  25 | 165 50 ЗО | 1310  527  40 |
| 1995 | План, км Факт, км Виконано, % | 205  99  48 | 80  84 105 | | 100  50  50 | 216  157  73 | 180  86  48 | 167 100 60 | 948  576  61 |
| 1996 | План, км Факт, км Виконано, % | 100  123 123 | 165  53  32 | | 150 50  33 | 212 173 82 | 125  57  45 | 108  79  73 | 860  534  62 |
| 1997 | План, км Факт, км Виконано, % | 125 135 108 | 160 160 100 | | 150 167 111 | 140 160 114 | 80  94  117 | 46  82 176 | 701  799  114 |
| 1998 | План, км Факт, км Виконано, % | 150 200 133 | 122 103 84 | | 280 370 132 | 124  177 142 | 100  115  114 | 80  90 113 | 856 1055  123 |
| 1999 | План, км Факт, км Виконано, % | 189 217 115 | 155 111  84 | | 353 401 114 | 156 192 123 | 126  125  99 | 101 98  97 | 1080 1144 106 |
| 2000 | План, км Факт, км Виконано, % | 138 175 98 | 113  90  80 | | 258 322 125 | 114 155 136 | 92  100  109 | 73  79 108 | 788  921  117 |
| 1992-  2000 | План, км Факт, км Виконано, % | 1612 1594 99 | 1348  5923 68 | | 2171 1715 79 | 1812 1675 92 | 1773  1114  63 | 1230 907  74 | 9946 7929  80 |

Рисунок 1.1.

Капітальний ремонт колії

Як видно з даних табл. 1.3, розрив між планом і фактичним виконанням капітального ремонту колій, що намітився в 1992 р., значно підсилився в 1993-1996 рр. Найбільший розрив між планом і ремонтом мав місце в 1994 р., коли виконання плану склало всього 40 %. В інші роки цього періоду план капітального ремонту колін виконувався на 60-62%.

Перелом настав у 1997 р., коли фактичне виконання капітального ремонту перевищило планові завдання на 14%, а в 1998 р. – на 23%. Тенденція перевищення фактичного виконання над плановими завданнями збереглась і в наступні роки. Так у 1999 р. та 2000 р. перевищення склало відповідно на 6% та 17%. Перевищення виконання планових завдань за 1997 – 2000 рр. вирівняло розрив між планом і фактичним виконанням капітального ремонту колій за 1992 – 2000 рр. Планові завдання середнього ремонту колій виконувалися значно стійкіше, ніж капітальний ремонт, про що свідчать дані табл. 1.4 та рис. 1.2.

Таблиця 1.4.

Динаміка середнього ремонту колій

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Роки | Показники  роботи | Залізниці | | | | | | Всього  по  Укрза-  лізниці |
| Доне-  цька | Львів-  ська | Оде-  ська | При-  дніп-  ровсь-  ка | Півден-  но-  Захід-  на | Пів-  денна |
| 1992 | План, км  Факт, км  Виконано, % | 750  750  100 | 200  200  100 | 350  250  71 | 386  425  110 | 595  603  102 | 267  379  142 | 2548  2607  102 |
| 1993 | План, км  Факт, км  Виконано, % | 450  455  101 | 288  201  70 | 350  350  100 | 291  306  105 | 519  671  129 | 400  368  92 | 2298  2351  102 |
| 1994 | План, км  Факт, км  Виконано, % | 500  500  100 | 307  434  141 | 350  244  70 | 280  290  104 | 565  602  107 | 320  343  107 | 2322  2413  104 |
| 1995 | План, км  Факт, км  Виконано, % | 450  350  78 | 340  318  94 | 300  174  58 | 328  259  79 | 600  477  80 | 280  307  110 | 2243  1885  84 |
| 1996 | План, км  Факт, км  виконано, % | 250  250  100 | 350  293  84 | 300  320  107 | 300  306  102 | 530  328  62 | 400  455  114 | 2130  952  92 |
| 1997 | План, км  Факт, км  Виконано, % | 300  300  100 | 300  160  53 | 350  236  67 | 350  371  106 | 350  474  135 | 350  370  106 | 2050  2032  99 |
| 1998 | План, км  Факт, км  Виконано, % | 300  250  83 | 300  160  53 | 350  192  55 | 300  320  107 | 400  470  112 | 350  394  113 | 2000  1787  89 |
| 1999 | План, км  Факт, км  Виконано, % | 202  216  107 | 202  138  68 | 236  166  70 | 202  277  137 | 270  406  150 | 236  342  145 | 1348  1545  117 |
| 2000 | План, км  Факт, км  Виконано, % | 209  231  111 | 210  147  70 | 244  178  73 | 209  295  141 | 277  433  156 | 244  363  148 | 1393  1647  118 |
| 1992-2000 | План, км  Факт, км  Виконано, % | 3411  3302  97 | 2497  2051  82 | 2830  2110  75 | 2646  2849  108 | 4106  4464  109 | 2847  3321  117 | 18332  18219  99 |

Рисунок 1.2.

Середній ремонт колії

Виконані об’єми робіт по ремонту колії дали змогу покращити основні якісні показники стану колії.

Укрзалізниця прикладає великі зусилля для оздоровлення колійного господарства. У 1998-2000 рр. закріплені позитивні результати, досягнуті в попередньому році по відновленню залізничної колії на основних ходах за рахунок збільшення обсягів усіх видів ремонтних робіт.

Своєчасне відновлення і ремонт верхньої будови колії, утримування її на належному технічному рівні дозволяє підвищити швидкість потягів, збільшити пропускну і провізну спроможність залізниць до рівня європейських стандартів. Приведення колійного господарства в належний технічний стан збільшить перевезення транзитних вантажів і пасажирів через територію України, чим забезпечить валютні надходження в казну держави.

**2.2.2. Технічний стан рухомого складу залізниць України**

Залізниці України станом на початок 2001 р. мали близько 200 тис. одиниць інвентарного парку рухомого складу, у тому числі: 1796 електровозів, 2718 магістральних і маневрових тепловозів, 1443 секції електропоїздів (2943 вагони), 186,5 дизель-потягів (926 вагонів), 8429 пасажирських, 174939 вантажних і близько 7000 рефрижераторних вагонів. Питома вага вартості рухомого складу - майже 60% вартості всіх основних виробничих фондів (ОВФ) Укрзалізниці.

За період 1992-2000 рр. рухомий склад (як і інші об'єкти матеріально-технічної бази) залізниць України практично не оновлювався (табл. 2.1).

Таблиця 2.1.

Наявність та стан тягового рухомого складу залізниць України з урахуванням продовження його строку служби

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Найменування рухомого складу | Наявність, одиниць | | | | | Строк експлуатації | | | Фактичне середньорічне оновлення, од | | Потрібне середньорічне оновлення у 2000-2005 р. | |
| На 1.01.90 | | На 1.01.2001 | | | нормативний | ступінь зношення, % | |
| Всього | в т.ч. повн. замор-тизов | всього | в т.ч. повн. замор-тизов | потріб. | років | на 1.01.90 | на 1.01.01 | 1987-1990 | 1992-2000 | одиниць | млн. грн. |
| Тепловози | 4210 | 817 | 2718,5 | 618,5 | 1790 | 20 | 58,3 | 76 | 162 | 4,5 | ПО | 203,7 |
| Електровози | 1910 | 312 | 1796 | 498 | 1454 | ЗО | 59,3 | 73 | 70 | 4,5 | 156 | 792 |
| Секції електровозів | 1512 | 315 | 1443 | 61 | 1810 | 28 | 66,4 | 70 | 70 | 13,0 | 73 | 144,1 |
| Дизель-потяги | 287 | 47 | 186 | - | 148 | 20 | 62,0 | 51 | 9 | 0,6 | 12 | 40,2 |
| Пасажирські вагони | 10495 | 385 | 8429 | 1175 | 10000 | 28 | 47 | 69 | 360 | 12 | 400 | 1400 |
| Вантажні вагони | 270599 | 9300 | 174939 | 12272 | 170256 | 26 | 60 | 55 |  | 2186 | 8490 | 873 |
| ВСЬОГО |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 3453 |

Його щорічне відновлення в період 1992-2000 рр. у порівнянні з попередніми роками (1987-1990 рр.) знизилося в десятки разів: електровозів у 16 разів, секцій електропоїздів у п'ять разів, дизель-поїздів у 15 разів, пасажирських вагонів у ЗО разів.

Збільшився загальний знос усіх типів транспортних засобів і їхня частка, яка відпрацювала свій нормативний термін без винятку.

Рівень зносу ресурсу рухомого складу всіх його типів досяг у середньому більше 60% , і з позиції економічної безпеки транспорту, граничний знос (50%) значно перевищений.

Ступінь зносу досяг: електровозів - 73%, тепловозів -76%, електропоїздів - 70%, дизель-поїздів -- 51%, пасажирських вагонів - 69%, вантажних вагонів - 55%.

Старіння прискорюється в зв'язку з непомірно низькою (у період 1992-2000 рр.) щорічною закупівлею транспортних засобів. У середньому за рік залізницями в названий період закуповувалося: електровозів - 4,5 одиниці, тепловозів - 4,5, електро- і дизель-поїздів відповідно 13,0 і 0,6, пасажирських вагонів - 12 одиниць.

У результаті надзвичайно малого відновлення рухомого складу щорічно зростала частка цілком замортизованих транспортних засобів (табл. 2.1). З урахуванням продовженого терміну служби, повністю замортизовано 498 (28%) електровозів, 618,5 (23%) тепловозів, 61 (4%) секцій електропоїздів, які знаходяться в експлуатації і найближчим часом підлягають відновленню або списанню. Укрзалізниця змушена нести додаткові витрати на утримування застарілої техніки, здійснювати дорогий і малоефективний капітально-відновлювальний ремонт.

Не дивлячись на те, що за рахунок капітально-відновлювального ремонту, строк служби рухомого складу більшості типів був значно подовжений, тенденція зростання частки повністю замортизованих коштів транспорту у 2000 р., в порівнянні з 1990 р., зберігається. Так, з урахуванням продовження терміну служби частка цілком замортизованих електровозів у 2000 р. у порівнянні з 1990 р. збільшилася з 16,3% до 28%, або у 1,7 рази, тепловози з 19% до 23%, пасажирських вагонів - з 3,7% до 14%, вантажних вагонів - з 3,4% до 7,0% (табл. 2.2).

Таблиця 2.2.

Динаміка амортизованого рухомого складу залізниць України за 1990-2000рр., %

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Найменування рухомого скла-ду | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 2000 | |
| Без урахування продовження строку служби | 3 урахуванням продовження строку служби |
| Електровози | 16,3 | 20,0 | 23,8 | 30,2 | 41,0 | 50,0 | 51,0 | 54,1 | 56,7 | 59,7 | 28,0 |
| Тепловози | 19,4 | 25,0 | 30,0 | 32,0 | 33,1 | 35,0 | 26,0 | 22,0 | 18,0 | 24,0 | 23,0 |
| Секції Електропоїзди | 20,8 | 25,4 | 30,0 | 35,1 | 40,0 | 45,0 | 41,0 | 40,5 | 39,7 | 41,1 | 4,0 |
| Дизель-поїзди | 16,4 | 25,1 | 33,7 | 37,8 | 39,5 | 42,0 | 48,0 | 47,0 | 46,4 | 47,1 | 0 |
| Вагони Пасажирські | 3,7 | 9,0 | 14,6 | 14,8 | 15,0 | 15,6 | 15,1 | 13,3 | 12,5 | 16,2 | 14,0 |
| Вагони Вантажні | 3,4 | 8,0 | 12,2 | 10,2 | 8,0 | 6,4 | 6,4 | 6,7 | 7,0 | 7,0 | 7,0 |

На теперішній час відпрацювали нормативний термін служби і підлягають списанню 750 (73%) електровозів постійного і 360 (46%) змінного струму. Понад нормативний термін експлуатуються 740 (57%) вантажних електровозів і 370 (73%) пасажирських електровозів.

Погіршення технічного стану рухомого складу пояснюється не тільки несвоєчасним відновленням, воно збільшувалося і за рахунок значного зниження обсягів капітального ремонту, дефіциту запасних частин. При наявності надлишкової заводської і лінійної потужності, необхідної для ремонту рухомого складу, через відсутність фінансів щорічно ремонтувалося не більше ніж 45% транспортних засобів, які потребують ремонту.

Несвоєчасне відновлення призвело до вкрай незадовільного технічного стану рухомого складу і прогресуюче його погіршення (табл. 2.3).

Таблиця 2.3.

Стан парку рухомого складу Укрзалізниці на початок 2001 р., од.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Тип інвентарного скла-  ду | Інвентарний парк на 1.01.2000р. | Потрібний парк | Парк, придатний до експлуатації по терміну служби | |
| Одиниць | % до потрібного |
| Електровози | 1796 | 1675 | 925 | 55 |
| Тепловози | 2718 | 2077 | 2572 | 124 |
| Вагони електропоїздів | 2943 | 2943 | 1788 | 61 |
| Вагони дизель-поїздів | 926 | 698 | 595 | 85 |
| Вагони пасажирські | 8429 | 9950 | 7899 | 79 |
| Вагони вантажні | 174939 | 170256 | 166655 | 98 |

**2.3. Прогноз вантажних та пасажироперевезень за всіма видами сполучень на період до 2010 року**

За останнє десятиліття залізничний транспорт України поглибив спеціалізацію на перевезенні вантажів. Така спеціалізація вимагає посиленої уваги до удосконалення галузевої і територіальної структури вантажопотоків, підвищення ефективності вантажних перевезень, чіткої взаємодії з іншими видами транспорту в змішаних зв'язках.

У Київським, Одеському, Дніпропетровськом, Запорізьких, Херсонському, Маріупольським і багатьох інших транспортних вузлах налагоджена тісна взаємодія залізничного транспорту з автомобільними, морським, річковим видами транспорту, що сприяє безперебійному рухові спеціалізованих вантажопотоків. Підприємства, що здійснюють перевізну діяльність, жорстко зв'язані між собою єдиним технологічним процесом по всій території України, що обумовлює їхню взаємну залежність, як у виробничому, так і в господарському відношенні.

В обсязі вантажних перевезень переважають масові вантажі (понад 60%), що транспортуються великими партіями на значні (більш 600 км) відстані, близько 80% вантажів перевозиться в границях двох або більше залізниць.

Головне місце в структурі вантажних відправлень займає кам'яне вугілля, обсяг якого в 1997 році склав 85 млн. т. Крім цього, за рік перевозять 7 млн. т. коксу. Серед головних споживачів вугілля західна, північна і південна частини України. Вивозиться вугілля за межі країни – у європейську частину Росії, Бєларусь, Прибалтику, Молдову.

Друге місце в загальному обсязі вантажоперевезень залізничного транспорту України займають мінеральні будівельні матеріали. У 1997 році їх було перевезено 59 млн. т. (20% вантажів, перевезених залізничним транспортом). Виключення складають тверді кристалічні матеріали, що доставляють з районів їхнього видобутку (Житомирська, Ровенська й ін. області) у місця територіально зосередженого споживання. Будівельний пісок направляється в основному з півночі на південь, де в багатьох районах родовищ цього будівельного матеріалу немає. Виробництво цементу зосереджене в Донбасі, Прикарпатті, Ровенській, Хмельницькій і Харківській областях.

Третє місце в структурі перевезень займають руди, головна роль у транспортуванні яких належить залізній руді. Основним центром видобутку залізної руди є Кривій Ріг, відкіля вона відправляється на підприємства Наддніпрянщини і Донбасу. У 1997 році було відправлено 52 млн. т. руди. Крім залізних руд перевозяться також марганцеві руди з Марганцю (Дніпропетровська область) і інших родовищ. Україна відправляє залізні і марганцеві вантажі і за рубіж. У країни Східної Європи вони доставляються з родовищ Наддніпрянщини. Найбільша кількість залізорудної сировини надходить у Польщу, Чехію, Словаччину і Румунію.

Мінерально-сировинні ресурси відправляються закордонним споживачам в основному залізничним транспортом.

Україна - важливий регіон виробництва чорних металів. Чавун і різні марки стали відправляються з центрів чорної металургії (Дніпропетровськ, Дніпродзержинськ, Кривій Ріг, Донецьк, Макіївка, Маріуполь) у центри машинобудування. Обсяг відправлень чорних металів у 1997 році складав 26 млн. т.

П'яте місце щодо відправлень займають нафтові вантажі (15 млн. т). Вони доставляються, крім трубопровідного транспорту, залізницею з Поволжя, Західного Сибіру, Північного Кавказу на нафтопереробні підприємства, а відтіля продукти переробки нафти йдуть до споживачів.

Таким чином, названі види вантажів займають основне місце в структурі перевезень залізничним транспортом (80%). Далі йдуть зерно і продукти перемелу, мінеральні добрива, ліс і інші вантажі.

Отже зробимо висновок і розділимо вантажопотік по основних напрямках.

Внутрішні потоки окремих видів вантажів залізничним транспортом мають такі напрямки:

• вугілля з районів Донбасу (Донецька залізниця) іде до електростанцій практично у всіх областях України, а також до коксових батарей у Донецькій, Дніпропетровській і Запорізькій областях (а також для комунальних потреб - практично у всі області України);

• залізна руда з району Кривого Рогу іде до металургійних заводів Придніпров'я і Донбасу;

• нафтопродукти - від нафтопереробних заводів до мережі розподілу;

• мінерально-будівельні матеріали - від придніпровських кар'єрів і кар'єрів Житомирської області до обласних центрів і пунктів будівництва;

• мінерально-хімічні добрива і хімічна продукція - від заводів в Одеській, Львівській, Донецькій областях до споживачів у всіх областях;

• метали - від заводів Придніпров'я, Донбасу до машинобудівних підприємств у Придніпров'ї, Донбасі, у Київській, Харківській та інших областях.

Експортні потоки окремих видів вантажів зв'язані з поставками:

• залізної руди - із Криворіжжя до західного кордону і морських портів України;

• металів - від заводів Придніпров'я до морських портів України;

• вугілля - із Донбасу до морських портів України;

• хімічні і мінеральні добрива і хімічні напівфабрикати - від заводів Донбасу, Львівської і Сумської областей до морських портів України.

Імпортні потоки пов'язані, головним чином, із поставками вантажів із Росії: нафти і нафтопродуктів, вугілля, хімічних і інших видів вантажів.

Транзитні потоки пов'язані також, в основному, з проходженням вантажів з Росії до західного кордону України (через Львівську залізницю) і до морських портів України. Це в основному потоки металів, вугілля, хімічних та інших вантажів.

Зробимо прогноз вантажних перевезень за всіма видами сполучень на період до 2010 р.

Експорт вантажних перевезень

Прогноз міжнародних вантажних перевезень на залізничному транспорті України виконаний з урахуванням:

• зростання експортного потенціалу країни;

• зміцнення економічних зв'язків України з країнами СНД і Балтії;

• розширення інтеграційних процесів в економіці України з країнами Європи й іншими регіонами світу;

• розвитку світового виробництва і розвитку світової торгівлі;

• зниження матеріалоємності й енергоємності виробництва промислової продукції;

• зростання виробництва імпортозамінюючої продукції;

• розвитку нових схем транспортування з появою нових економічних зв'язків у регіонах світу, у реалізації яких можуть використовуватися міжнародні транспортні коридори держави.

Зростання експортного потенціалу України передбачається за рахунок структурної перебудови виробництва в промисловості та агропромисловому секторі. На кінець перспективного періоду (2010р.) обсяги виробництва промислової продукції зростуть до рівня 2000 р. у 2,0 рази (в оптимістичному варіанті) або в 1,65 рази (у песимістичному варіанті), а продукція сільськогосподарського виробництва зросте відповідно в 1,25 рази (в оптимістичному варіанті) або в 1,16 рази (в песимістичному варіанті).

При встановленні взаємовигідних відносин України з державами СНД, товарообіг між державами зросте в 2010 р. у 1,62-1,75 рази при зростанні загального торговельного експортно-імпортного обігу держави в 1,55-1,75 рази.

Головними позиціями українського експорту є продукція металургійного, хімічного виробництва й аграрно-промислового сектору, що значною мірою залишиться й у перспективі, але вагома частина буде припадати на продукцію машинобудівного комплексу.

Загальні обсяги перевезень залізничним транспортом у міжнародному сполученні зростуть в 2010 р. порівняно з 2000 р. на 26 - 32%, а експортних вантажів - на 16 - 19% (табл. 3.1). Прогнози перевезень окремих вантажів залізничним транспортом України в міжнародному сполученні наведені в табл. 3.2.

Таблиця 3.1.

Динаміка і прогноз обсягів перевезень вантажів залізничним транспортом України в міжнародному сполучені, млн. т

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 1 варіант | | | | 2 варіант | | | |
| Всього | В тому числі | | | Всього | В тому числі | | |
| експорт | імпорт | транзит |  | експорт | імпорт | транзит |
|  | 119,6 | 64,7 | 21,9 | 35,0 | 119,6 | 64,7 | 21,9 | 33,0 |
| 2001 | 124,1 | 66,60 | 22,0 | 35,5 | 124,10 | 64,4 | 21,9 | 33,1 |
| 2002 | 127,5 | 67,50 | 24,0 | 36,0 | 122,00 | 65,6 | 22,8 | 33,6 |
| 2003 | 132,3 | 68,80 | 25,5 | 38,0 | 124,00 | 66,6 | 23,3 | 34,1 |
| 2004 | 136,0 | 70,30 | 26,6 | 39,1 | 126,00 | 67,2 | 23,8 | 35,0 |
| 2005 | 139,0 | 70,90 | 27,0 | 41,1 | 128,50 | 68,0 | 24,2 | 36,3 |
| 2010 | 150,7 | 75,00 | 28,7 | 47,0 | 158,00 | 77,0 | 27,0 | 54,0 |

Імпорт вантажів

На даний час в імпорті товарів в Україну домінує ввезення паливно-енергетичних ресурсів (нафти, газу, нафтопродуктів) і хімічної сировини, лісових матеріалів та інших видів продукції. Основні обсяги імпорту паливно-енергетичних ресурсів надходять в Україну трубопроводами. Залізничним транспортом ввозяться нафта і нафтопродукти - близько 4 млн. т, вугілля - майже 8 млн. т.

У перспективі імпорт нафти і нафтопродуктів, як і в сучасних умовах, буде здійснюватися по трубопроводах. З зростанням видобутку нафти на Каспійському шельфі передбачається ввезення нафти в Україну не тільки з Росії, але і з Азербайджану, Казахстану, Туркменії. До того ж схема транспортування передбачається по трубопроводах від Баку до грузинського морського порту Супса, далі морськими танкерами до Одеси, потім по трубопроводу Одеса - Броди, до нафтопереробних заводів України (для внутрішніх потреб) і для транзитного проходження до країн Європи. Загальні обсяги імпортних перевезень вантажів залізничним транспортом у перспективі розраховані шляхом розглядання потреб в імпорті окремих видів продукції, а також у передбачених заходах щодо випуску імпортозамінюючої продукції. Наприклад, значно зменшиться ввезення залізничним транспортом вугілля - з 4 млн. т у 2000 р. до 2 млн. т у 2010 р., але зростуть обсяги перевезень нафти - з 5,0 млн. т у 2000 р. до 10,5 млн. т у 2010 р. за рахунок перевезень казахської нафти, що важко транспортувати по трубопроводах. Ввезення хімічної продукції в Україну залізничним транспортом практично збережеться на сучасному рівні. У перспективі передбачається значне зростання ввезення в Україну так званих "інших вантажів", до яких відноситься значна кількість найменувань продукції. У 2010 р. обсяги інших вантажів зростуть до 8,9 млн. т. проти 6,0 млн. т. у 2000 р. (табл. 3.2).

Таблиця 3.2.

Динаміка і прогноз перевезень окремих вантажів залізничним транспортом України в міжнародному сполученні, млн. т

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2000 | | | | 2005 | | | | 2010 | | | |
|  | всього | експорт | імпорт | транзит | Всьо- го | експорт | імпорт | транзит | всьо  го | експорт | імпорт | транзит |
| Всього | 119,5 | 64,67 | 21,9 | 35 | 139,0 | 70,9 | 27,0 | 41,1 | 150,7 | 75,0 | 28,7 | 47,0 |
| В тому числі: |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Вугілля | 20,0 | 6 | 4 | 10 | 20,0 | 6,0 | 4,0 | 10,0 | 23,0 | 8,0 | 2,0 | 13,0 |
| Нафта і Нафтопродукти | 10,0 | 0,5 | 5 | 4,5 | 18,0 | 0,5 | 8,0 | 9,5 | 22,0 | 0,5 | 10,5 | 11,0 |
| Руда різна | 27,0 | 22,6 | 3,7 | 0,7 | 28,0 | 23,5 | 3,8 | 0,7 | 30,0 | 25,4 | 3,8 | 0,8 |
| Метали і Металобрухт | 18,0 | 14,0 | 0,2 | 3,8 | 19,0 | 15,0 | 0,2 | 3,8 | 20,0 | 15,8 | 0,2 | 4,0 |
| Лісові | 1,6 | 0,3 | 0,4 | 0,9 | 1,6 | 0,3 | 0,4 | 0,9 | 2,2 | 0,3 | 0,6 | 1,3 |
| Хлібні | 3,6 | 3,1 | 0,1 | 0,4 | 4,5 | 4,0 | 0,1 | 0,4 | 6,0 | 5,5 | 0,1 | 0,4 |
| Мінерально-будівельні матеріали | 3,5 | 3,3 | 0,1 | 0,1 | 4,0 | 3,8 | 0,1 | 0,1 | 4,4 | 4,2 | 0,1 | 0,1 |
| Хімічні і мінеральні добрива | 8,6 | 1,6 | 2,4 | 4,6 | 9,0 | 1,8 | 2,5 | 4,7 | 9,0 | 1,8 | 2,5 | 4,7 |
| Інші | 27,27 | 13,27 | 6,0 | 10 | 33,8 | 15,4 | 7,4 | 11,0 | 43,1 | 13,5 | 8,9 | 11,7 |

Транзитні вантажні перевезення

У сучасних умовах обсяги транзитних перевезень залізничним транспортом у складі міжнародних перевезень займають близько 29% і складають 33-35 млн.т. Транзитні товарні потоки, що ідуть через територію України залізничним транспортом, зв'язані з товарообміном країн СНД із європейськими державами, а також із країнами Близького і Середнього Сходу, країнами Африки й Америки.

Сучасні товарні потоки між країнами СНД і європейськими державами пов'язані, у першу чергу, з російським експортом і імпортом. Біля 84% загального обсягу транзитних потоків по залізницях України проходять із Росії в Росію в прямому залізничному й у змішаному залізнично-морському сполученні. Обсяги російського транзиту залізничним транспортом на 2000 р. складали 27 млн.т, із них 5,8 млн.т - у напрямку до морських портів України і з морських портів - у напрямку до Росії.

З інших країн СНД основні обсяги транзитних потоків залізничним транспортом зв'язані з потоками з Білорусії, Казахстану, Туркменістану й Узбекистану в європейські країни й у зворотному напрямку, що складає близько 1,5 млн.т.

Прогноз транзитних вантажних перевезень залізничним транспортом розрахований з врахуванням економічних процесів у країнах СНД, у європейських країнах і країнах Азії. Було враховано, що розвиток економіки Росії пов'язаний із зберіганням і відновленням потужностей паливно-енергетичного, металургійного, хімічного, агропромислового, будівельного і лісотехнічного комплексів. Очікувані високі темпи зростання економіки Казахстану, Азербайджану, Туркменії, Узбекистану будуть сприяти зростанню обсягів транзитних перевезень.

Обсяги перспективних обсягів перевезень транзитних вантажів залізничним транспортом України зростуть за період 2000 – 2001 рр. на 35 - 64% і будуть складати 47-54 млн.т (табл. 3.1), приріст обсягів транзитних потоків буде досягнутий в основному за рахунок вугілля, нафти і нафтопродуктів.

Вантажні перевезення у внутрішньому сполученні

На даний час у загальних обсягах відправлення вантажів залізничним транспортом перевезення вантажів у внутрішньому сполученні складає 66,5%. У перспективі до 2010 р. частина внутрішніх перевезень у складі загальних обсягів знизиться несуттєво.

Внутрішні перевезення залізничним транспортом пов'язані з великими обсягами переміщення масових навалювальних вантажів: вугілля - від шахт до теплоелектростанцій, металургійних підприємств, галузей хімічного й інших видів виробництва; руди - від місць видобутку до металургійних підприємств; металу - від металургійних до машинобудівних підприємств; хімічних вантажів - від підприємств виробництва до споживачів; мінеральних будівельних матеріалів - із кар'єрів і підприємств будівельних матеріалів до місць використання.

Обсяги відправлення вантажів у внутрішньому сполученні в 2010р. у порівнянні з 2000 р. зростуть у 1,4 – 1,5 рази.

Пасажирообіг України (у 1997 році – 54.4 млрд. пассажиро-км) займає пріоритетне місце в структурі перевезень залізничного транспорту. Пасажирський транспорт у зв'язку з інтеграцією України в європейську єдину залізничну систему в останні роки якісно міняється, щоб відповідати європейським рівням експлуатації й екологічних вимог. Перед пасажирською службою Державної адміністрації "Укрзалізниці" стоїть задача забезпечити пасажирські перевезення міжнародним рівнем комфорту. Ця задача надскладна, тому що пасажирський залізничний транспорт зараз хоч і справляється з перевізною роботою, але за рівнем зношеності стоїть на грані катастрофи.

Міжнародні пасажирські перевезення на залізниці складали в 1991 році 96 млн. чоловік, приміські - 561 млн. чоловік. Відтоді обсяг відправлення пасажирів залізничним транспортом скоротився на 24%, але пропорції відправлення пасажирів міжнародним і приміським транспортом майже не змінилися. На пасажирський залізничний транспорт як і раніше приходиться до 70% загального обсягу пасажирських перевезень у країні. У пасажирських перевезеннях переважає частка прямого сполучення (53%). Тим часом, кількість пасажирського рухливого складу зменшилося з 1991 року на 27% від їхнього загального числа. Діючий пасажирський транспорт має високий ступінь зношеності. Особливо важке положення складається з забезпеченням приміських перевезень. Приміські перевезення самі збиткові, тому адміністрація залізниці поставлена в умовах збитковості всієї галузі скорочувати кількість приміських потягів. Департамент "Укрзалізниці" вживає екстрених заходів, щоб пасажирський транспорт зберегти і модернізувати. Для цього максимально скорочуються експлуатаційні витрати (ліквідується зайве майно і технічні засоби, закриваються нерентабельні залізничні ділянки та інше).

Поки збитковими є і міжнародні пасажирські перевезення через недозавантаженість вагонів, що повертаються назад. Практично в одну сторону (у бік України) вагони їдуть напівпорожніми. Експортні послуги залізничним пасажирським транспортом в 1997 році склали 103.04 млн. діл. США, а імпортні - 98.38 млн. діл. США. Усього ж експортні послуги залізничного транспорту торік склали 360.98 млн. діл. США, імпортні - 184.87 млн. діл. США. Ці цифри підтверджують вище викладене положення про міжнародні залізничні перевезення.

Зробимо прогноз пасажирських перевезень за всіма видами відправлення на період до 2010 року.

Пасажирські перевезення за видами відправлень

Попит на послуги пасажирського транспорту обумовлюється темпами зміни ВВП, зміною чисельності населення, життєвим рівнем населення, обсягами грошових прибутків і співвідношенням тарифних цін на перевезення і середньомісячною заробітною платою, стабільністю соціально-економічного становища, рівнем інфляції та іншими чинниками.

Прогноз потреби населення України в послугах залізничного транспорту виконаний з урахуванням тенденцій, що склалися на сучасному етапі, і прогнозу цих тенденцій за даними РВПС України НАН України та Міністерства економіки.

Прийняті в основу розрахунків пасажирських перевезень залізничним транспортом кількість населення і сукупний доход на душу населення наведені в табл. 3.3.

Таблиця 3.3.

Показники кількості і життєвого рівня населення, прийняті в розрахунках пасажирських перевезень на залізничному транспорті України на період до 2010 р.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Песимістичний варіант | | Оптимістичний варіант | |
|  | Кількість населення, млн.чол. | Сукупний щорічний доход на душу населення, грн., у цінах 1996 р. | Кількість населення, млн.чол. | Сукупний щорічний при-буток на душу населення, грн у цінах 1996р. |
| 1998 | 50,24 | 1283 | 50,24 | 1306 |
| 1999 | 49,82 | 1306 | 49,92 | 1322 |
| 2000 | 49,36 | 1322 | 49,64 | 1344 |
| 2001 | 48,85 | 1356 | 49,43 | 1395 |
| 2005 | 46,75 | 1527 | 49,60 | 1651 |
| 2010 | 44,75 | 1925 | 49,81 | 2007 |
|  | | | | |

Як видно з наведених у табл. 3.3 даних, кількість населення за песимістичним варіантом буде знижуватися до 2010 р., а за оптимістичним - зниження кількості населення буде продовжуватися до 2005 р.

Темпи зростання сукупного щорічного прибутку на душу населення досягнуть за оптимістичним варіантом в

2000 р. - 106,8% до рівня 1998 р., у 2005 р. - 126,4%, у 2010 р. - 153,6%. За песимістичним варіантом в 2010 р. зростання сукупного доходу на душу населення досягне тільки 150%.

Розрахована на основі цих даних рухомість населення в перспективі показує, що слід очікувати її зниження до

2001 р. Тільки після 2001 р. вона буде зростати, відповідно, за песимістичним і оптимістичним варіантами: до 2005 р. в 1,3-1,4 рази, до 2010 р. у 1,6-1,8 рази.

При розрахунках обсягів пасажирських перевезень на залізничному транспорті були прийняті умови, при яких темпи зростання міжміських перевезень (прямі перевезення) більші, ніж темпи місцевих перевезень, у зв'язку з незначними змінами кількості населення України в перспективі до 2010 р. Очікується збільшення попиту на міжміські перевезення завдяки підвищенню добробуту в державах СНД після 2003 р., а також розвитку зон відпочинку в Криму і туризму.

Прогноз загальних обсягів перевезень пасажирів залізничним транспортом України, у тому числі в міжміському і місцевому сполученні, ґрунтуються на співвідношенні кількості відправлених пасажирів із ВВП.

Відповідно прогнозу обсяги пасажирських перевезень залізничним транспортом України в перспективі до 2010 р. (середній варіант) будуть збільшуватися з 500,3 млн. пас. у 1998 р. до 675,0 млн. пас. у 2010 р.

Міжнародні пасажирські перевезення

Основні обсяги пасажирських перевезень у міжнародному сполученні будуть зростати в напрямку Північ-Південь, Схід-Захід, а також у зворотних напрямках.

У складі міжміських пасажирських перевезень залізничним транспортом частина перевезень у міжнародному сполученні зросте з 39% у 1998 р. до 41% у 2010 р. Таке положення пояснюється, головним чином, зростанням рухомості населення держав СНД, країн Балтії, Східної і Західної Європи в міжнародному сполученні, значною мірою за рахунок туристичних, ділових поїздок і поїздок до міст відпочинку як в Україні, так і в інших державах СНД.

При розробці прогнозу пасажирських перевезень залізничним транспортом враховувалося також зростання рухомості населення України в міжміському і міжнародному сполученні, але ці показники були нижче ніж ті, що досягнуті в європейських країнах.

Дані щодо обсягів пасажирських перевезень у міжміському і міжнародному сполученні наведені в таблиці 3.4.

Таблиця 3.4.

Обсяги перевезень пасажирів залізничним транспортом у міжнародному сполученні у перспективі до 2010 р., млн..чол

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | В міжміському сполученні, разом | Із них в міжнародному сполучені | |
| разом | в тому числі транзит |
| 1998 | 84,2 | 33 | 8,5 |
| 1999 | 90,0 | 33 | 8,5 |
| 2000 | 95,0 | 35 | 10,0 |
| 2005 | 131,0 | 56 | 20,0 |
| 2010 | 209,0 | 86 | 29,0 |

Перевезення пасажирів залізничним транспортом у транзитному сполученні, що складало в 1998 р. близько 8,5 млн.чол., починаючи з 2000 р. почне зростати і досягне в 2005 р. 20 млн.чол., у 2010 р. - 29 млн.чол., тобто зросте в 3,4 рази порівняно з 1998 р. (табл. 3.4).

Обсяги міжнародних транзитних пасажирських перевезень залізничним транспортом здійснюються, в основному, в напрямках: країни СНД - країни Європи й у зворотному напрямках.

Внутрішні пасажирські перевезення

Обсяги пасажирських перевезень у внутрішньому сполученні складаються з обсягів перевезень приміського, місцевого і прямого сполучення. У приміському сполученні здійснюється більше 82,8% (звіт 1998 р.) загальних обсягів пасажирських перевезень, тому що в зоні великих міст формується значний пасажирський потік із приміської зони, пов'язаний із роботою, поїздкою до садів, городів та ін. У місцевому сполученні пасажирські перевезення складають близько 3% (1998 р.). У місцевому сполученні пасажирські перевезення складають близько 3% (1998 р.). Здійснюються вони на короткі відстані, у межах однієї залізниці. До прямих сполучень відносяться перевезення пасажирів у межах країни. Цей вид перевезень складав у 1998 р. 14,5% від загальних обсягів пасажирських перевезень.

**III розділ. Проблеми та перспективи розвитку залізничного транспорту України**

**3.1. Завдання та основні напрямки реструктуризації залізниць України**

Залізничний транспорт - одна з основних складових виробничої інфраструктури економіки України - знаходиться в глибокому кризовому стані, що обумовлено загальною кризою економіки країни, різким спадом виробництва, життєвого рівня населення.

Внаслідок цього з 1992 по 1997 рік обсяги вантажних. перевезень, що приносять основні доходи галузі, зменшилися в 2,5 раза, пасажирських - на третину. За останній час майже в 10 разів скоротилися темпи оновлення основних виробничих фондів. Все це призвело до значного погіршення стану виробничо-технічної бази залізничного транспорту, згортання програм його економічного та соціального розвитку, створює суттєву загрозу надійному та безпечному функціонуванню залізниць.

Для забезпечення життєдіяльності залізничного транспорту вживаються заходи щодо підвищення ефективності роботи на основі впровадження ресурсозберігаючих та інформаційних технологій перевезень, застосування гнучкої тарифної політики, удосконалення системи ремонту та утримання рухомого складу, колій, засобів енергозабезпечення, зв'язку тощо.

Однак, це в повній мірі не вирішує проблеми виходу з кризи. Необхідно ясно усвідомити, що стан залізниць погіршується, і з початком стабілізації економіки, ознаки якої вже намітилися в 1998 році, залізничний транспорт може стати головним гальмом розвитку економіки України. Тому необхідні радикальні заходи щодо структурної перебудови залізничного транспорту. Вони об'єднані Програмою реструктуризації залізничного транспорту, що побудована на основі відповідної Концепції, затвердженої Міністерством транспорту України та схваленої Міжвідомчою комісією з питань демонополізації економіки України.

Реструктуризація залізничного транспорту України розглядається як пов'язана система реформ, яка охоплює принципові перетворення в сферах: організаційних структур, майнових відносин, інвестиційно-модернізаційній, технологічній, фінансово-економічній, соціально-кадровій, законодавчій. Основними цілями Програми реструктуризації є:

- створення орієнтованої на споживача гнучкої та економічної системи управління, сприйнятливої до технічного прогресу та здатної до збереження і зміцнення позицій залізничного транспорту України на внутрішньому і міжнародних транспортних ринках;

- збільшення доходів залізниць за рахунок залучення додаткових вантажопотоків, збільшення обсягів та підвищення якості послуг;

-приведення основних фондів, трудових і матеріальних ресурсів у відповідність з потребами економіки і населення в перевезеннях, скорочення витрат шляхом впровадження протизатратного механізму в усіх ланках господарства, ліквідації збиткових та низькорентабельних видів діяльності, виділення зі складу залізничного транспорту непрофільних виробництв та підприємств, які не входять до сфери основної діяльності;

- модернізація рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, його технологічне переоснащення, досягнення на цій основі високої економічної ефективності виробництва, сучасних рівнів споживчих стандартів, інтеграції залізниць у європейські транспорту систему;

- удосконалення економічних відносин залізничного транспорту із споживачами його послуг, суміжними видами транспорту, державою, регіонами, а також внутрігалузевих стосунків на ринкових принципах.

Враховуючи організаційну та технологічну складність залізничного транспорту як єдиного територіально-виробничого комплексу, а також важливість забезпечення усталеної та надійної роботи усіх його ланок для вирішення державних та економічних завдань, при формуванні Програми забезпечувалися такі загальні принципи:

- поетапність реструктуризації, перехід від одного етапу до наступного в міру того, як створюються відповідні технічні, економічні та соціальні передумови;

збереження на кожному етапі реструктуризації керованості та стабільності функціонування залізничного транспорту;

додержання вимог безпеки руху поїздів;

- забезпечення цілісності економічного простору держави та задоволення попиту на транспортні послуги, в першу чергу на перевезення для державних та суспільних потреб;

- повне забезпечення економічно обгрунтованих витрат підприємств залізничного транспорту з врахуванням необхідності оновлення технічних засобів;

- підвищення реальної заробітної плати залізничників, гарантованість її своєчасної виплати;

- додержання соціальних гарантій працівникам, у тому числі тим, що вивільнюються в ході реструктуризації.

По окремих напрямах реструктуризації передбачається додержання таких обов'язкових умов:

1) реформування системи управління та його організаційних структур має враховувати необхідність збереження технологічної єдності виробничо-господарського комплексу основної діяльності, централізованого управління ним;

2) при визначенні сфер реформування відносин власності передбачається залишити у державній власності комунікації та об'єкти залізничної інфраструктури, засоби автоматизації та інформаційного забезпечення, парк рухомого складу, за винятком окремих видів спеціалізованих вагонів;

3) скорочення експлуатаційних витрат повинно досягатися насамперед за рахунок удосконалення системи управління перевезеннями, впровадження автоматизації, нових технічних засобів, інформаційних, ресурсозберігаючих технологій, комплексного перегляду нормативної бази як основи для приведення технічного і кадрового потенціалу галузі у відповідність з обсягами роботи;

4) з урахуванням обмежених можливостей фінансування капіталовкладень пріоритет має віддаватися заходам, що можуть забезпечувати їх економію, а також інвестиційним проектам з невеликими строками окупності.

Як одне з першочергових завдань реструктуризації Програмою передбачено реформування системи управління. При цьому переслідується мета не стільки скорочення управлінського персоналу, як придання системі управління гнучкості, сприйнятливості до нових економічних умов. Вона повинна стати каталізатором процесу реструктуризації, сприяти переорієнтації діяльності галузі на інтереси споживачів послуг, економічну ефективність.

Стратегічним напрямом реформи управління є створення системи комплексного транспортного обслуговування споживачів. На базі створюваних на залізницях та сітьового центрів комплексного транспортного обслуговування, широкої агентської мережі передбачається кардинально спростити процедури оформлення перевезень, забезпечити проведення гнучкої тарифної політики, більш повне врахування вимог вантажовласників, гарантоване і якісне виконання замовлень. Це зміцнить позиції залізниць на ринках транспортних послуг, сприятиме залученню додаткових вантажопотоків у внутрішньому та міжнародних сполученнях, підвищить (як свідчить досвід іноземних залізниць) на 15-20% рівень валових доходів залізничного транспорту від вантажних перевезень.

У процесі реструктуризації буде здійснюватись поступовий перехід в основному на дволанкову структуру управління. З цією метою вже розпочато і в 1998-1999 роках буде завершено реформування галузевих служб управлінь залізниць з передачею до їхнього безпосереднього підпорядкування підрозділів інфраструктури по забезпеченню перевезень. Поетапно і з ув'язкою в часі зі створенням центрів управління перевезеннями і реформуванням служб залізниць намічається здійснити реорганізацію відділків залізниць. Останні, після передачі функцій управління перевезеннями відповідним центрам залізниць (або регіональним), а інфраструктурою - службам залізниць, набувають статусу представництв залізниць у регіонах.

Одним з основних завдань реструктуризації буде приведення виробничого і кадрового потенціалу галузі у відповідність до обсягів виконуваної роботи.

Намічено скоротити парк вагонів і локомотивів, враховуючи консервацію їх резерву на 25-35%; закрити, об'єднати чи перевести на управління з близько розташованих 113 станцій та роздільних пунктів; на 88 станціях ліквідувати нічні зміни; закрити, перевести на однозмінний режим роботи або передати підприємствам, що обслуговуються залізницею, як залізничні під'їзні колії близько 60 малодіяльних дільниць, на яких відсутній транзитний та пасажирський рух.

Підлягають закриттю або об'єднанню з іншими 25 локомотивних і вагонних депо, значна кількість підприємств та структурних підрозділів господарств колії, зв'язку, енергетики, матеріально-технічного забезпечення і т. ін.

Ця робота буде проводитись за погодженням з місцевими органами влади в строки, узгоджені з формуванням місцевих бюджетів та з урахуванням ситуації в регіонах щодо зайнятості населення.

Передбачається значний обсяг робіт по удосконаленню виробничої структури залізничного транспорту. Особлива увага приділяється питанням створення оптимальної структури рухомого складу залізниць та інформаційно-технологічному реформуванню галузі.

Аналіз показує, що за останні шість років значно прискорився процес технічного та морального старіння вагонного і локомотивного парків. Найгірше становище склалося з парком пасажирського рухомого складу, особливо для приміського сполучення, який не тільки має 80% зношення, але й за своєю кількістю спроможний забезпечити попит на ці перевезення лише на 75%. Відпрацювали нормативний строк служби і підлягають списанню 60% інвентарного парку пасажирських електровозів і 79% вантажних електровозів постійного струму. Парк вантажних вагонів кількісно достатній для забезпечення потреб в перевезеннях, але його структура не відповідає сучасному попиту, що викликає потребу в поповненні парку окремих типів вагонів, зокрема окатишевозів, напіввагонів, цистерн.

Прогнозні дані свідчать: якщо не буде вжито термінових заходів і поповнення рухомого складу залишиться на теперішньому рівні, то вже до 2000 року незадоволення попиту на пасажирські перевезення в далекому та місцевому сполученнях досягне 25%, а в приміському - 50%. Стосовно вантажного рухомого складу це може призвести до суттєвого погіршення в задоволенні попиту на перевезення масових вантажів, серйозних розладів процесу перевезень на окремих електрифікованих лініях.

Виходячи з цього програмою намічається суттєве оновлення парку вагонів і локомотивів за рахунок розробки та створення вітчизняним транспортним машинобудуванням нового прогресивного рухомого складу, а також його закупівлі за кордоном. Планується створення спеціалізованого рухомого складу для контейнерних поїздів, ін-термодальних перевезень, вагонів, вагонних візків з розсувними осями для прямого безперевантажувального міжнародного сполучення. Передбачено також заходи щодо оптимального розміщення парку локомотивів залежно від умов їх експлуатації, виводу з експлуатації рухомого складу застарілих та неекономічних типів.

Сучасний рівень інформатизації залізничного транспорту не забезпечує його ефективної роботи в умовах ринкової економіки, тому як один з найважливіших напрямків реструктуризації передбачається здійснення комплексу заходів з інформаційнр-технологічного реформування галузі. Програмою планується впровадження нових інформаційних технологій, в тому числі в управління перевізним процесом, маркетингом, економікою, фінансами, інфраструктурою, матеріально-технічним забезпеченням, персоналом і соціальною сферою. З цією метою буде створена відповідна інфраструктура інформатизації, в тому числі системи зв'язку і передачі даних, автоматичної ідентифікації рухомого складу, мережа обробних центрів периферійного обладнання, локальні мережі, автоматизовані робочі місця і т. ін.

Значне місце в Програмі відведене питанням ресурсозбереження. Близько 240 млн.грн. намічається заощадити завдяки застосуванню енергозберігаючих технологій, модернізації, експлуатації нових, більш економічних локомотивів. Розробка нових технологій, машинізація ремонту і поточного утримання колії, повторне використання ста-рогодних рейок, шпал та кріплень на ділянках з незначною інтенсивністю руху, дозволять на 20-30% скоротити витрати в колійному господарстві.

У відповідності з Програмою будуть здійснюватись заходи щодо удосконалення тарифно-цінової політики, економічних відносин із споживачами транспортних послуг, державою, регіонами, внутрішньогалузевих стосунків. Зокрема, передбачаються суттєві зміни у договірній практиці при перевезеннях вантажів, запровадження договорів (контрактів) на організацію перевезень, системи перевезень за терміновими замовленнями. Намічено впровадити поширену за кордоном форму організації відносин залізниць з державою на основі довгострокових "контракт-планів", перейти на договірну (контрактну) основу у взаємовідносинах залізниць і регіонів.

Програма передбачає важливі заходи, спрямовані на прискорення інтеграції залізничного транспорту України у європейську транспортну систему, забезпечення з цією метою відповідної техніко-технологічної, правової та операційної сумісності, полегшення умов пропуску вантажів через державний та митний кордони України, розвитку інтермодальних перевезень. У цій частині завдання Програми погоджуються з Державною програмою створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів.

Значне місце в Програмі займають питання соціальної та кадрової політики в нових економічних умовах. Особлива увага приділяється пом'якшенню соціальних втрат у ході реструктуризації галузі. З цією метою передбачено створення додаткових робочих місць на основі диверсифікації виробництва та розширення сфери послуг, надання вивільнюваним працівникам допомоги у працевлаштуванні, перекваліфікації і т. ін.

Враховуючи, що для здійснення реструктуризації галузі потрібні значні первісні капіталовкладення, Програмою передбачаються заходи щодо вишукування додаткових інвестиційних джерел, як внутрішніх так і зовнішніх, у тому числі за рахунок залучення приватних вітчизняних та зарубіжних інвесторів, коштів регіонів, розширення масштабів державної підтримки для придбання нового рухомого складу, імпортних запасних частин та обладнання, компенсації збитків від нерентабельних, але соціальне необхідних видів діяльності, створення додаткових робочих місць та перепідготовки кадрів.

Програмою встановлюються завдання з правового забезпечення реструктуризації, включаючи розробку нормативних документів по регламентації діяльності нових організаційних структур, підготовку нових та коригування діючих законодавчих та відомчих нормативно-правових актів.

Крім того, передбачено підготовку пропозицій щодо правового забезпечення діяльності залізниць, виходячи з перспективних напрямків реструктуризації. Зокрема, будуть здійснюватися дослідження та розробка правових основ, технічних і комерційних умов для розвитку конкуренції на ринку транспортних послуг, що забезпечували б вільний і рівний доступ до інфраструктури та ремонтної бази залізничного транспорту іншим власникам рухомого складу, створення на базі залізниць підприємств, які формували б конкурентний ринок, а також розробка правових проблем, що випливають з положень Директиви ЄС 91/440 та інших документів, які визначають перспективну транспортну політику Європейського співтовариства.

Вирішення завдань реструктуризації, подальшого розвитку залізничного транспорту в нових економічних умовах вимагає глибоких наукових досліджень, конструкторсько-технологічних та проектних розробок в економічному та техніко-технологічному аспектах. Враховуючи що в Україні немає жодного провідного науково-дослідного інституту залізничного транспорту, програмок реструктуризації пропонуються невідкладні та перспективні заходи щодо зміцнення наукового потенціалу галузі.

Здійснення заходів, передбачених Програмою, потребуватиме значних витрат, їх загальна сума складає близько 19 млрд грн. При цьому основна частка робіт припадає на оновлення парку рухомого складу та колійних машин (15,1 млрд.грн.), електрифікацію залізничних ліній (1,4 млрд.грн), розвиток бази інформаційного забезпечення (636,4 млн.грн.), здійснення яких має відбуватися в рамках загальних інвестиційних програм розвитку галузі, переважно за рахунок амортизаційних відрахувань. Економія коштів за період реалізації Програми складатиме 4,2 млрд.грн., з них: скорочення експлуатаційних витрат - 3,5 млрд.грн., додаткові доходи - 700 млн.гривень.

Реалізація Програми реструктуризації на залізничному транспорті дозволить стабілізувати економічне становище галузі, підвищити якість транспортного обслуговування народногосподарського комплексу та населення країни, вирішити першочергові завдання технічної модернізації залізниць.

**3.2. Проблеми розвитку залізниці в умовах переходу к ринку. Економічні проблеми**

Геополітичне положення України визначає в даний час і для огляду майбутньому ключову роль саме залізничного транспорту в підйомі економіки країни, забезпечення її стійкого функціонування. Крім того, вигідне географічне положення нашої держави на стику Центральної і Східної Європи буде сприяти перетворенню його на важливий транспортний полігон міжнародного значення. Через територію України повинний бути прокладений ряд транспортних магістралей (у тому числі і залізничних), що будуть забезпечувати ефективну реалізацію міжнародних транспортно-економічних зв'язків нашої країни і транзитних перевезень.

Щоб відповідати загальноєвропейському рівневі, залізниці треба буде розв'язати ряд проблем, що накопичувалися десятиліттями й особливо загострилися в останні роки в умовах переходу галузі до ринкових відносин. Головним чином у наслідку того, що обсяг перевезень з 1990 року знизився на 55%, тобто майже в два рази (при тім, що прибуткові вантажні перевезення знизилися більш ніж у 3 рази -- на 70% - а збиткові пасажирські усього на 25%). Серйозним фактором, що сприяв перетворенню раніше високорентабельної галузі в збиткову, став дисбаланс між цінами на фонди споживання і цінами за перевізну роботу. Остання не встигала за різким ростом першої. Підвищення цін за перевезення гальмувалося як політикою уряду, так і зубожінням споживачів (фізичних осіб і організацій), не здатних оплатити послуги залізничного транспорту. Адміністрації залізниць приходилося прив'язувати ціни за перевезення не до їхніх реальних витрат, а до доходів населення. Третій удар галузі нанесли неплатежі, що перетворили різко скоротилися прибуткові вантажні перевезення, за рахунок яких виживав залізничний транспорт, у неефективні. У таких умовах залізниці довелося реорганізувати свою діяльність, поміняти пріоритети, завдяки чому галузь вижила. В даний час положення залізниці хоча і можна охарактеризувати як критичне, але в ній зримо намітилися тенденції до відродження і розвитку.

Залізничний транспорт поки справляється з обсягом перевезень, але працює на грані можливостей тому що не створено достатній резерв пропускних, перевізних потужностей і баз переробки, а виробнича мережа фізично і морально застаріла. Через постійну відсутність засобів практично припинена закупівля рухливого складу. Залізниця має високу частку зношеності основних фондів (по деяких видах 80%-90%), що переважає частина шляхів змонтована на дерев'яних шпалах, з яких 15-17% непридатні для подальшого використання. Значну частину інфраструктурних об'єктів залізниці необхідно визнати застарілими і не відповідають сучасним вимогам по виконанню своїх основних функцій. Насамперед це стосується вокзалів, станцій, готелів, засобів зв'язку і керування рухом потягів. Техніко-економічні й експлуатаційні характеристики залізниці знижуються також через те, що ширина колії відрізняється від загальноєвропейської, що особливо негативно відбиває на закордонних транспортних перевезеннях. Це вимагає обслуговування на західних границях країни 14 спеціально обладнаних станцій, 11 станцій, де здійснюється перевантаження імпортних вантажів, 8 пунктів перестановки вагонів на візки західноєвропейської колії.

У плані рішення проблем на внутрішньодержавному рівні Укрзалізницею розроблена програма розвитку залізничного транспорту України, що передбачає удосконалювання і подальший розвиток залізничних перевезень на найближчі роки і перспективу.

Відповідно до цієї програми намічається визначити чіткі взаємодії департаменту з державою. Без державних інвестицій залізниця не зможе вирішити всіх проблем. В усіх країнах з розвитими ринковими відносинами залізниці знаходиться на державних дотаціях. Укрзализниці необхідне одержання таких дотацій, пріоритетне обслуговування паливом, матеріалами й устаткуванням. Кабінетом міністрів України затверджений проект «Розвиток залізничного транспорту України» загальною вартістю 109.7 млн. дол. США. Укрзалізниця зі своєї сторони виробила міри, що дозволять максимально скоротити експлуатаційні витрати і вишукати можливості для одержання прибутку. Серед цих мір скорочення мереж сортувальних станцій на половину (з 51 до 24); переспеціалізація станцій, що скорочуються, для виконання роботи з місцевими вагонопотоками; подовження тягових пліч, що дозволили забезпечити можливість пропуску потягів по основних напрямках доріг 1-го класу практично з одного кінця країни в інший та ін. У планах Укрзалізниці і будівництво нових залізничних телекомунікаційних мереж у напрямку західна границя України-Київ-східна границя України, розвантаження перевантажених ділянок шляхом переключення частини поездопотоков на недозавантажені лінії, реконструкція і розвиток 12 великих залізничних станцій (зараз початі реконструкція столичної станції), ряду мостів, тунелей, поповнення вагонного парку крупновантажными вагонами та ін. Важливим питанням для України, у плані її інтеграції в європейську єдину залізничну систему, є приведення української залізничної колії (1524 мм) до європейського зразка (1435 мм), а також включення Укрзалізниці в європейську програму будівництва швидкісних залізничних магістралей (Ск.=200-300 км/ч).

Стійкий розвиток залізничного транспорту варто реалізувати з дотриманням екологічних вимог. За останнє 10-річчя проблема негативного впливу транспорту в цілому і залізничного транспорту зокрема на стан навколишнього середовища отримала глобальний масштаб. У зв'язку з цим комісія Європейського Співтовариства (ЄС) визначила транспорт як одне із самих значних джерел забруднення.

Ця проблема особливо актуальна для України, тому що вона по щільності залізничної мережі і вантажонапруженості перевищує багато інших країн Центральної Європи. З огляду на те що в Україні напружено функціонує й автомобільний транспорт, ці два фактори можуть значно вплинути на екологію країни. Крім того, більшість залізничних ліній України споруджувалися 30-40 і більш років тому переважно без дотримання елементів екологічних вимог, давно вичерпали свою пропускну здатність і мають потребу в модернізації.

Крім магістральної мережі, господарство залізничного транспорту містить у собі тисячі вокзалів і вантажних дворів, велику кількість локомотивних і вагонних депо. Тому проблема екологизаціі залізничного транспорту дуже важлива.

За характером впливу на стан середовища залізничним транспортом проблема має два аспекти:

використання транспортом природних ресурсів;

транспортне забруднення середовища.

Залізничний транспорт впливає на екологію як великий споживач паливних, лісових і земельних ресурсів, мінеральних і будівельних матеріалів. Хоча в порівнянні з іншими видами транспорту (особливо автомобільним), він заподіює менше екологічного збитку.

Структура негативного впливу залізничного транспорту на середовище включає порушення стійкості природних ландшафтів транспортною інфраструктурою шляхом розвитку ерозій і зсувів; забруднення атмосфери відпрацьованими газами; постійний ріст рівня забруднення землі нафтою, свинцем, продуктами видування й опадання сипучих вантажів (вугілля, руда, цемент). Особливо небезпечні аварії на залізницях.

Природоохоронною діяльністю на залізничному транспорті займається відділ безпеки руху й охорони праці. Засобу, зв'язані з поліпшенням екологічної ситуації, безпосередньо зв'язані з модернізацією залізничного транспорту. Особливо важливий тут перехід залізничного транспорту на екологічно чисту електричну тягу. Зараз вже експлуатаційна довжина електрифікованих залізниць складає 40% (більш 9тис.км). Оздоровленню навколишнього середовища буде сприяти культура вантажних перевезень, тобто перехід на контейнерні перевезення й інші види прогресивних методів доставки продукції. Сущим нещастям для екології є аварії на вантажних потягах. Безаварійність перевезень головна задача залізничного транспорту.

Реалізація заходів для зниження негативного впливу залізничного транспорту на навколишнє середовище, з налагодженням ефективної природоохоронної діяльності на інших видах транспорту, може значно поліпшити екологічну ситуацію в Україні.

**Висновок**

Залізничний транспорт України вже багато десятиліть виконує найважливішу роль у грузо- і пасажироперевезеннях. З'явившись у другій половині 19 століття, за весь минулий час він змінився як якісно, так і кількісно. Географічне положення залізничного транспорту обумовило розміщення окремих галузей виробництва. У свою чергу, на развиток залізничного транспорту вплинуло формування грузо- і пасажиропотікоків. У результаті цього відбулася взаємодія розміщення залізничного транспорту і продуктивних сил.

Залізничний транспорт складає конкуренцію автомобільному транспортові на середні відстані й у перспективі складе конкуренцію повітряному транспортові на далекі відстані при розвитку швидкісного залізничного руху. Залізничні пасажирські станції в Україні є центрами притягання ділового світу, бізнесу, торгівлі, інших видів транспорту, тобто стають великими пасажирськими вузлами, що використовуються пасажирами для поїздок узагалі, незалежно від того, їдуть вони залізницею, літаком, автобусом або таксі. Департамент "Укрзалізниця" ставить за мету по своїх технічних можливостях, організаційним формам і якостям транспортного обслуговування грузо- і пасажиропотікоків адаптуватися до нових вимог клієнтів. На перший план він висуває якість транспортного обслуговування, у той час як витрати відходять на другий план. Ці нові вимоги зв'язані з посиленням диференціації відправлень, зусиллями підвищити ефективність перевезень через ріст транспортних витрат шляхом залучення державних інвестицій, з необхідністю пристосування до зміни структури економічних зв'язків у ринкових умовах, забезпеченням регулярності і ритмічності пасажирських і вантажних перевезень, підвищенням рівня схоронності і темпу доставки вантажів, необхідності дотримання безпеки руху при збільшенні її інтенсивності, з необхідністю враховування екологічного аспекту розвитку галузі, а також зниження її енергоємності.

**Список литературы**

А.П. Голиков, Я.Б. Олійник, А.В. Степаненко. Вступ до економічної і соціальної географії. – К.: Либідь, 1997.

Ф.Д. Заставний. Географія України. – Львів: Світ, 1994.

Социально-экономическая география. Учебник Украины (под ред. О.Н. Шаблия). Львов: Світ, 1995

Железные дороги: Общий курс (под ред. М.М. Уздина). – М.: Транспорт, 1991.

И.Я. Аксенов. Единая транспортная система: Учебник для вузов. – М.: Высшая школа, 1991.

Ю.Я. Лисенко, В.М. Гурнак. Транспорт республики в двенадцатой пятилетке. К.: Знания, 1986.

Ангелейко. Железнодорожный транспорт Украины в 1956 – 1965 годах. К.: 1960.

Укрзалізниця. Поступ часу, 1991-1996: Матеріали до історії залізничного транспорту України. К.: – 1996.

В.М. Гурнак. Транспортний потік республіки – К.: Знания, 1986.

География путей сообщения (под ред. Н.Н. Казанского) – М.: Транспорт, 1987.

П. Позняк. Київський метрополітен. – К.: Мистецтво, 1995.

Харьковский метрополитен (Р.Э. Любарский, В.И. Мозолевский, В.А. Спивачук, М.И. Юрченко) – 2-е изд. Переработанное и дополненное – К.: Будівельник, 1991.

Фердюшин Ю.М. Реструктуризація, оновлення і розміщення виробничого апарату залізниць України. К.: – 2001.

Мельник Л.Г. Екологічна економіка: Підручник – 2-е вид. – Суми: ВТД „Університетська книга”, 2003

Экономика рационального использования природных ресурсов на железнодорожном транспорте, Москва „Транспорт” – 1991.