

## **МОДЕРНІЗАЦІЯ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНСЬКОЇ РСР У 1960-Х – ПЕРШІЙ ПОЛОВИНІ 1980-Х рр.: ВИКЛИКИ ТА ДОСЯГНЕННЯ**

*У статті розглядається процес модернізації залізничної галузі Української РСР у 1960-х – першій половині 1980-х років, економічні й технічні особливості її реконструкції.*

***Ключові слова:** УРСР, залізничний транспорт, технічна реконструкція, електрифікація, транспортна мережа, вантажообіг.*

**Постановка проблеми.** Післявоєнна відбудова УРСР, розвиток народного господарства й збільшення масштабів суспільного виробництва зумовлювали постійне зростання потреб у перевезеннях, а отже – в подальшій розбудові транспортної мережі та її модернізації. У результаті надзвичайних зусиль була сформована потужна транспортна інфраструктура залізничного транспорту республіки, якою наша країна користується й досі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Варто зазначити, що в радянський період історія залізничного транспорту, висвітлювались у відповідних монографічних працях та статтях, зокрема В. Колотога [1], Ю. Кулаєва [2] та енциклопедичних виданнях «Проблеми розвитку транспорту СРСР» [3]. Проте вказана література в певній мірі носила й специфічний характер, оскільки відчувався вплив марксистсько-ленінської ідеології. Окремі праці, що вийшли в роки незалежної України, за авторством А. Хахлюка [4] і А. Горбаня [5] розробляли проблеми генезису і розвитку залізничного комплексу загалом. Однак, у сучасній історіографії відсутні дослідження присвячені модернізації і досягненням залізничного транспорту у 1960-х – першій половині 1980-х рр., що й зумовлює тематику даної статті.

**Мета статті** – з'ясувати хід, особливості й наслідки модернізації залізничного транспорту УРСР у 1960-х – першій половині 1980-х років, її вплив на розвиток транспортної системи країни.

**Виклад основного матеріалу.** Експлуатаційна довжина залізниць УРСР на початку 1960-х років продовжувала постійно зростати. За роки семирічного плану розвитку народного господарства в 1959–1965 рр. вона зросла більш як на 600 км і становила в середині 1960-х рр. 17 % від загальної протяжності залізниць СРСР [6, 423]. Нове залізничне будівництво проводилося, головним чином, з метою створення додаткових напрямів (для розвантаження ряду ліній), а також скорочення пробігу вантажів (прокладання так званих проходів). У 1970–1980-ті рр. були побудовані залізниці Полтава-Київ-Брест, Курськ-Харків-Ростов і розгорнулося будівництво залізниць у Донбасі, Наддніпрянщині, Криворіжжі, що сприяло розвитку промисловості в цих районах. У 1987 р. експлуатаційна довжина залізниць республіки уже складала 22,7 тис. км, тоді як у СРСР – 146,1 тис. км [4, 176].

Значну роль у розвитку залізничної мережі відігравав промисловий залізничний транспорт. Більше 5 тис. промислових підприємств і організацій республіки мали під'їзні шляхи й використовували послуги промислового залізничного транспорту. Розгорнута довжина під'їзних залізничних шляхів складала понад 21 тис. км, на яких було задіяно близько 5,6 тис. локомотивів, понад 47 тис. вагонів і велику кількість вантажно-розвантажувальних засобів і механізмів [7, 8].

Рівень розвитку залізничної мережі багато в чому залежав від її основних показників, серед яких виділялись густота та провізна здатність. Залізнична мережа України мала високу густоту та достатньо складну конфігурацію порівняно з іншими районами СРСР, характерну для економічно розвинутих країн. Так, якщо в 1970 р. у середньому в СРСР на кожні 1000 кв. км. території припадало 6 км залізничних шляхів, то в УРСР – 36,5 км. У середині 1980-х рр. цей показник збільшився і становив 37,6 км. Найвищу густоту мережі залізниць мали промислові райони Донбасу та Придніпров'я. Ці райони зв'язувались магістралями з центром країни, Поволжям і мали вихід до Чорного та Азовського морів [6, 423].

Освоєння приросту перевезень на залізницях відбувалося в основному за рахунок реконструкції існуючої мережі, і в меншій мірі – на нових залізничних дорогах. Адже реконструктивні заходи, зазвичай, мали покращувати експлуатаційні та економічні показники роботи залізниць і призводити до зменшення витрат на перевезеннях. За даними Інституту комплексних транспортних проблем при Держплані СРСР, посилення існуючих залізничних ліній на 1 тис. крб. капітальних витрат мало б давати приріст провізної здатності 0,25–0,30 млн. ткм/км, а будівництво нових залізниць – 0,10 – 0,15 млн. ткм/км. Тому для освоєння перевезень залізниць більш вигідним було посилення існуючих [8, 15].

Впровадження електричної й тепловозної тяги на залізничному транспорті стимулювало розвиток сигналізації, автоматики й телемеханіки. На залізницях розширилось спорудження систем автоблокування, електричної централізації, автопостів, диспетчерської централізації, маневрового радіозв'язку. Апаратуру й обладнання для оснащення пристроями автоматики залізниць поставляли великі підприємства – заводи «Транс сигнал» (Київ), «Трансзв'язок» (Харків), «Світлофор» (Дніпропетровськ) [7, 157].

Такі перші позитивні наслідки впровадження нових видів тяги засвідчили доцільність здійснюваних заходів. Як наслідок, починаючи з 1960-х рр. почали відбуватись більш помітні зрушення у переведенні залізниць на прогресивні види тяги. Якщо у 1950-ті рр. було електрифіковано трохи менше 1,5 тис. залізничних ліній, то протягом 1960-х рр. загальна протяжність таких ділянок зросла більш ніж у 3,5 рази. Протягом 1966–1970 рр. в УРСР було переведено на електричну тягу 1674 км залізничних ліній. Загалом станом на 1 січня 1971 р. довжина електрифікованих залізничних ліній становила 5327 км, а тих, що обслуговувались тепловозною тягою – 12065 км [9, 22]. Отже, у другій половині 1960-х рр. переведення залізниць на електричну тягу дещо скоротилось. Це пояснювалось обмеженими можливостями промисловості щодо випуску електровозів і тепловозів, а також суттєвою різницею у вартості будівництва й обладнання 1 км головного шляху під електричну та тепловозну тягу [9, 21–24].

Вагомим досягненням було й те, що здійснювалась як електрифікація окремих ділянок залізниць, так і переведення на електричну тягу цілих напрямків, магістралей великої протяжності. На території УРСР були повністю електрифіковані магістралі: Москва-Донбас, Донбас-Сизрань, Криворіжжя-Львів, Донбас-Криворіжжя, Москва-Київ-Чоп, Львів-Чоп, Донбас-Київ-Львів. Лінія Київ-Чоп-Прага стала першою транс'європейською електрифікованою магістраллю, що значно розширила сферу дії залізниць у міждержавних сполученнях [7, 177].

Високі темпи в процесі здійснення електрифікації у республіці вдалося досягти завдяки активній участі промислових підприємств Запоріжжя, Харківщини, Львівщини, Дніпропетровщини й Київщини. Тут вироблялася велика кількість приладів, апаратів, конструкцій і матеріалів. В УРСР були також потужні будівельні організації Міністерства транспортного будівництва, які накопичили великий досвід електрифікації залізниць. Так, колектив тресту «Південтрансбуд» достроково завершив електрифікацію багатьох ділянок Південної магістралі, а будівельники й монтажники тресту «Південзахідтрансбуд» успішно здійснили електрифікацію гірської лінії Лавочне-Мукачеве й приміських ділянок Київського залізничного вузла [10, 17].

Вже на початку 1970-х рр. у результаті впровадження електрифікації залізниць вдалося знизити собівартість перевезень на 25 – 30% [9, 23]. Загалом впровадження електричної тяги поїздів на вантажонапружених лініях забезпечило значне зниження експлуатаційних витрат і швидку окупність здійснених будівельно-монтажних робіт.

У 1960–1980-ті рр. нарощування провізної здатності залізниць також відбувалося за рахунок будівництва других колій та двохпутних вставок. Зокрема, протягом 1961–1970-х рр. в УРСР було укладено 888 км других головних колій і двоколійних вставок [7, 177]. За період 1971–1975 рр. було побудовано додатково 926 км других колій та двохпутних вставок на ділянках: Основа-Куп'янськ, Кривий Ріг-Апостолово, Бурти-Користовка [8, 8]. Від загальної довжини головних шляхів, побудованих під час десятої п'ятирічки 71,4% складала другі колії та двохпутні вставки й лише 28,6% – нові залізничні лінії [8, 16].

Всього за період 1971–1985 рр. було побудовано лише 340 км нових ліній, тоді як додаткових головних шляхів – 1643 км. Експлуатаційна довжина двозпутних та багатопутних шляхів у кінці 1985 р. складала понад 33%. У результаті пропускна спроможність залізничних ліній зросла в 1,5 – 4 рази, поліпшилися якісні показники роботи, збільшилась швидкість руху пасажирських і вантажних потягів [7, 177].

Для збільшення пропускної спроможності, підвищення швидкості, покращення безпеки руху поїздів і підвищення продуктивності праці важливе значення мало оснащення ліній приладами автоблокування і диспетчерської централізації. Інакше кажучи, впроваджувалася автоматизація регулювання руху поїздів і управління стрілками та сигналізації, а також автоматизація процесу формування вантажних поїздів [9, 24].

Завдяки застосуванню автоматики й телемеханіки та вдосконаленню зв'язку на залізницях скоротились інтервали руху на вантажонапружених напрямках, підвищилася їх пропускна спроможність. Диспетчерська централізація дозволила здійснювати підготовку маршрутів за попередньо заданою програмою з використанням закодованої інформації про номери поїздів. Використання засобів зв'язку централізації й автоблокування в поєднанні з електронікою допомагало ефективно вирішувати проблему керування рухом поїздів [7, 180].

Якісним змінам у тепловозобудуванні сприяла кооперація й розвиток виробничих зв'язків між локомотивобудівними й машинобудівними заводами. Наприклад, Харківський завод транспортного машинобудування ім. В. Малишева поставляв дизельні двигуни та допомагав освоювати випуск тепловозів Ворошиловградському (Луганському) тепловозобудівному заводу [7, 164].

У 1960–1970-ті рр. у локомотивному парку країни зростала частка потужних електровозів ВЛ-8, ВЛ-10, ВЛ-80, а також тепловозів потужністю 6000 к.с. У 1980-х рр. залізничники почали одержувати тепловози нового покоління, оснащені електронікою та потужними дизельними двигунами [7, 173].

Оновлення транспортного парку відбувалось швидкими темпами, про що свідчили тогочасні статистичні дані. Якщо у 1960 р. лише 18,7 % вантажообороту у республіці здійснювалось електро- та тепловозами, то у 1965 р. – 85 %. У цей же час відбувалась заміна локомотивів, спрямована на збільшення їх потужності на одиницю маси поїзду: вантажних – на 42 %, пасажирських – на 55 %. При цьому середня вантажопідйомність вагонного парку підвищилась більш ніж на 10 т [7, 172].

Швидкий темп модернізації залізничного транспорту сприяв тому, що УРСР стала найбільшим союзним центром (монополістом) виробництва рухомого складу для залізниць. Питома вага українських тепловозів від їхнього випуску в СРСР у 1965 р. становила 96,7%, а вагонів – 45,8%. У 1974 р. на підприємствах промислового залізничного транспорту Мінавторгансу УРСР питома вага тепловозів у загальному парку локомотивів становила 93 %. З часом, у 1980-х рр., залізничники почали одержувати тепловози нового покоління, оснащені електронікою та потужнішими дизельними двигунами. Завдяки цьому підвищилась швидкість руху поїздів і прискорився оборот

вагонів. Лідерами вітчизняного тепловозобудування у ці роки були Луганський тепловозобудівний завод і Харківський завод транспортного машинобудування ім. В. О. Малишева [7, 165–174].

У процесі здійснення комплексного розвитку залізничного транспорту важливу роль відігравали роботи з подовження приймально-відправних шляхів, реконструкції сортувальних, дільничних і вантажних станцій. У цьому напрямку здійснювалась подальша концентрація вантажних робіт на опорних вантажних станціях, впроваджувались заходи з розвитку контейнерно-пакетних перевезень, підвищення рівня механізації вантажно-розвантажувальних і перевантажувальних робіт [8, 16].

У 1960–1980 рр. тривав інтенсивний процес концентрації виробництва на залізницях. Це позначилося насамперед на підвищенні вантажо- та пасажиронапруженості мережі. Так, на залізницях здійснювалося укрупнення станційного господарства. Лише протягом 1960–1975 рр. було закрито 2000 малодіяльних вантажних станцій, що дозволило зекономити понад 5 млн. крб. на рік і збільшити пропускну спроможність дільниць. Вантажообіг у середньому на одну станцію майже подвоївся [7, 179].

Концентрація вантажних робіт на великих опорних станціях створювала сприятливі умови для підвищення рівня механізації. У результаті здійснених заходів рівень механізації вантажно-розвантажувальних робіт зріс з 86 % у 1970 р. до 91 % у 1974 р., у тому числі на підприємствах промислового транспорту з 78,3 % у 1970 р. до 90 % у 1974 р. У 1985 р. цей показник досяг 96 % [7, 180].

Залізниці республіки успішно проводили операції з переробки вантажопотоків і обслуговування пасажирів. Більш як 1650 залізничних станцій республіки здійснювали вантажні операції. Сортувальні станції переробляли понад 124 тис. вагонів за добу, а найбільш потужні з них – до 8 тис. вагонів кожна. Під час одинадцятої п'ятирічки було розроблено й впроваджено автоматизоване управління роботою сортувальних станцій Ясинувата, Дарниця, Нижньодніпровськ. За допомогою цих систем на сортувальній гірці в машину вводили дані щодо формування поїздів за певними напрямками. Остання керувала роботою стрілок, спрямовувала вагони в потрібну колію згідно з призначенням вантажів. Проте повного комплексу автоматизованої системи управління залізничним рухом у 1980-х рр. створено не було [7, 181].

У цілому заходи з технічної реконструкції дали свій позитивний результат: експлуатаційна довжина мережі залізниць, розташованих у регіоні, з 1960 р. по 1983 р. збільшилась із 21,2 до 22,6 тис. км, а відправлення вантажів у вказаний період зросло з 504 до 1009 млн. т., тобто вдвічі. Це свідчило про суттєве збільшення вантажообороту станцій і відповідне зростання вантажонапруженості усієї залізничної мережі [11, 3].

Роботи по збільшенню потужності доріг, що здійснювалось в основному за рахунок переходу на нові види тяги та впровадження нової техніки, дозволили підвищити пропускну здатність ділянок у середньому на 21 %, а провізну здатність – на 38 % [12, 5]. Завдяки цьому значно підвищилась швидкість руху, ваги поїздів, вантажопідйомність вагонного парку, автоматизація управління, поліпшились умови праці. Між тим, було досягнуто значної економії палива, скоротилися експлуатаційні витрати на вагони.

Підвищення ваги й швидкості руху поїздів на основі більш потужних і важких локомотивів та великовантажних вагонів вимагало реконструкції всього шляхового господарства. Економічність і надійність верхньої будови колії багато в чому залежала й від типу та кількості шпал. Більше 100 років на залізницях застосовувались дерев'яні шпали, які витримували 4–5 років експлуатації при інтенсивному русі. У 1965 р. залізниці УРСР потребували більше 10 млн. дерев'яних шпал (на суму 45 млн. крб.). Проте такі шляхи з піщаною основою й легкі рейки не витримували великого навантаження та стали гальмом для дальшого підвищення швидкостей.

З 1956 р. в УРСР на основі технології, розробленої Київським заводом залізобетонних шпал, розпочалося виготовлення залізобетонних шпал, які згодом стали стандартом для залізниць всієї країни. На заміну старим стальним рейкам прийшли так

звані «важкі рейки» – 50,60,75 кг/пог. м. [6, 425]. Незважаючи на те, що одна залізобетонна шпала коштувала в 1,5 рази дорожче дерев'яної (6–7 крб.), термін її експлуатації був у 10 разів довший. Звідси мала місце економія коштів, матеріалів, праці, а головне – зростала надійність залізничного шляху.

Продовженню терміну служби шпал, укріпленню колії й загалом підвищенню швидкості та безпеки руху поїздів сприяло застосування щебеню і гравію у верхній будові залізничного полотна. Рейки почали укладати на щебеневу основу. Три чверті залізничних колій від загальної довжини залізниць УРСР було покладено у 1965 р. на щебінь та гравій. До 1970 р. така основа мала з'явитися на всіх головних магістралях України. У зв'язку з цим значно підвищився рівень механізації ремонтних шляхових робіт. На допомогу ремонтним бригадам прийшли такі вітчизняні машини, як електробаластер, струг, щебенеочисна та шпалопідбійна машини, поїзди з вагонами хоппер-дозаторами. Таке поповнення техніки, зокрема в 1958–1965 рр., дозволило підвищити рівень механізації шляхових робіт при капітальному ремонті майже вдвічі [7, 168].

Для підтримки залізничної мережі республіки щорічно витрачалися значні кошти. Наприклад, лише в 1970-ті рр. у розвиток матеріально-технічної бази залізниць УРСР вкладалося щорічно близько 200 млн. крб. [13, 308].

Широкого поширення набули нові форми залучення працівників до участі у виробничому житті та популяризація новаторства. У 1960-х рр. інженерні та технічні кадри спеціалістів активно залучались до роботи в громадсько-конструкторських бюро. Зокрема в 1966 р. на Південній залізниці діяло 87 громадсько-конструкторських бюро та 465 комплексно-творчих бригад, які охоплювали 2918 фахівців – інженерів, техніків і новаторів виробництва. Ними було розроблено та впроваджено 3444 раціоналізаторські пропозиції з економічним ефектом у 1500 тис. крб. [14, 35].

Членами громадсько-конструкторських бюро залізниць проводилась значна робота по впровадженню на підприємствах наукової організації праці, нових технологічних процесів, автоматизації та механізації виробничих процесів і використанні прогресивного досвіду інших підприємств. На залізницях працювали науково-дослідні інститути на громадських засадах. Наприклад, працівники вказаної установи при Південній залізниці в 1966 р. розробляли 52 теми, економічний ефект від впровадження яких склав 1,8 млн. крб. [14, 36].

Поступово розгортали свою діяльність громадські бюро нормування. Так, на Південній залізниці у 1966 р. понад 500 інженерів і техніків працювали в 75 громадських бюро нормування. Завдяки їхнім ініціативам на підприємствах залізниці було переглянуто 2,5 тис. норм, що дало економії до 200 тис. нормогодин [14, 36].

У розвитку творчої ініціативи з пошуку шляхів збільшення пропускної та провізної здатності, автоматизації та механізації трудомістких робіт і здешевлення собівартості перевезень важливе значення відіграло проведення галузевих конференцій, семінарів, громадських оглядів і нарад раціоналізаторів і винахідників. Найбільшого розмаху отримав рух раціоналізаторів у період проведення огляду масового надходження та впровадження винаходів і раціоналізаторських пропозицій, оголошеного Міністром шляхів сполучення у березні-квітні 1962 р. За результатами огляду конкурсна комісія МШС присудила Придніпровській залізниці другу грошову премію у розмірі 750 крб. Крім цього також проводились конкурси на кращі раціоналізаторські пропозиції з автоматизації та механізації процесів, економії матеріалів, палива й електроенергії, кращого використання обладнання та виробничих потужностей [15, 70–71]. Наприклад, на Придніпровську залізницю у 1962 р. надійшло 6700 пропозицій, з яких було впроваджено 5412, а економічний ефект від реалізації склав 2616 тис. крб. [15, 3].

На всіх відділеннях залізниць проводились економічні конференції та наради з питань виявлення резервів покращення господарської і фінансової діяльності. До співпраці залучалися й керівники підприємств, які на спеціальних нарадах обговорювали

питання підвищення продуктивності праці, зниження собівартості перевезень, скорочення витрат по фонду заробітної плати [15, 70].

Висновки. Підсумовуючи вище викладене, можна зазначити, що інфраструктура залізничного транспорту УРСР у другій половині 1950-х–1980-х рр. характеризувалась швидкими темпами розвитку. Завершилось формування залізничної мережі, густота якої значно випереджала загальносоюзні показники. Завдяки проведенню технічної реконструкції вдалося значно підвищити провізну спроможність залізниць. Розроблялися заходи по науково-технічним проблемам, пов'язаних із удосконаленням технології й організації перевезень, концентрацією виробництва, впровадженням нових видів тяги на залізничному транспорті, потужно розвивалось залізничне машинобудування. Модернізація залізничного транспорту республіки дозволила сформувати потужну матеріально-виробничу базу галузі, якою Україна користується й у сучасний період.

#### Література

1. Колотий В. Н. Об оценке экономической эффективности нового железнодорожного строительства // Экономические вопросы развития транспорта / Под общ. ред. А. Г. Захарова. – Київ : Госплан УССР, 1973. – С. 199–208.
2. Повышение эффективности работы транспорта Украинской ССР / Под ред. Ю.Ф. Кулаева. – Київ : Наукова думка, 1979. – 223 с.
3. Бирюков В. Е. Транспорт в 11 пятилетке / Е.В. Бирюков. – М. : Знание, 1981. – 63 с.
4. Хахлюк А. М. Залізничний комплекс України: генезис, функціонування, перспективи / А. М. Хахлюк. – Київ : Кондор, 2009. – 299 с.
5. Горбань А. В. Основні тенденції розвитку й функціонування транспортної мережі Української РСР (1960-1980 рр.) А. В. Горбань // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – Вип. 28. – Київ : ДЕТУТ, 2014. – С. 6–14.
6. Народне господарство Української РСР у семиріччі. Сучасний стан та перспективи розвитку / Під ред. О. Несторенко. – Київ : Вид. Академії Наук УРСР, 1960. – 519 с.
7. Федорова Е. Н. Научно-технический прогресс на железнодорожном транспорте // Влияние новейших достижений научно-технического прогресса на развитие транспорта ведущих капиталистических стран / Отв. ред. С. А. Гуреев. – М. : Наука, 1988. – С. 52–70.
8. Козак М. П. Транспорт Украины в единой транспортной системе СССР / М. П. Козак, Ю. Ф. Кулаев, Н. Н. Яшник. – Київ : Знания УССР, 1976. – 22 с.
9. Захаров А. Г. Транспорт Украины / А. Г. Захаров. – Київ : Знання, 1974. – 46 с.
10. Студенников Т. В. Транспорт і зв'язок України в семиріччі / Т. В. Студенников. – Київ : Держполіт УРСР, 1966. – 104 с.
11. Комплексное программное совершенствование взаимодействия разных видов транспорта в Украинской ССР / Подгот. Н. Н. Борисов. – Київ : Знання, 1985. – 104 с.
12. Региональные проблемы развития транспортной системы Украинской ССР / Отв. ред. Н. Е. Гончаров. – М. : Институт комплексных транспортных проблем, 1988. – 158 с.
13. Васильева Л. В., Омельченко А. В. Факторы, влияющие на развитие научно-технического прогресса на транспорте // Влияние новейших достижений научно-технического прогресса на развитие транспорта ведущих капиталистических стран / Отв. ред. С. А. Гуреев. – М. : Наука, 1988. – С. 40–51.
14. Центральний державний архів громадських об'єднань України (далі – ЦДАГО України). – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 732. Звіти про роботу з кадрами на Південній залізниці. – 1966. – Арк. 2, 48–49.
15. ЦДАГО України. – Ф. 1. – Оп. 77. – Спр. 711. Результати господарської діяльності залізниць. – 1962. – Арк. 85–87.

#### References

1. Kolotiy V. N. (1973). On the assessment of the economic efficiency of the new railway construction. In A. G. Zaharov (Eds.), *Economic issues of transport development* (pp. 199-208). Kyiv: Gosplan USSR. (In Russ.)
2. Kulaev U. F. (1979). *Increase of the efficiency of the transport of the Ukrainian SSR*. Kyiv: Naukova dumka. (In Russ.)
3. Birukov V. E. (1981). *Transport in the 11<sup>th</sup> Five-Year Plan*. Moscow: Znanie. (In Russ.)
4. Hahliuk A. M. (2009). *Railway complex of Ukraine: genesis, function, perspective*. Kyiv: Condor. (In Ukr.)
5. Horban A. V. (2014). The basic tendencies of the development and functioning of transport vehicles in the Ukrainian RSR (1960–1980). *Collection of scientific works of the State Economic-Technological University of Transport: Series «Economics and Management»*, 28, 6-14. (In Ukr.)
6. Nestorenko O. (1960). *National Economy of the Ukrainian SSR in the Seven Years. Current state and development prospects*. Kyiv: Vid. Akademii Nauk URSR. (In Ukr.)

7. Fedorova E. N. (1988). Scientific and technical progress in railway transport. In S. A. Gureev (Eds.), *Influence of the latest achievements of scientific and technical progress on the development of transport of the leading capitalist countries*, (pp. 52-70). Moscow: Nauka. (In Russ.)
8. Kozak M. P. (1976). *Transport of Ukraine in the unified transport system of the USSR*. Kyiv: Znaniya USSR. (In Ukr.)
9. Zaharov A. G. (1974). *Transport of Ukraine*. Kyiv: Znaniya. (In Ukr.)
10. Studennikov T. V. (1966). *Transport and Communications of Ukraine in the Seven Years*. Kyiv: Derzhpolit URSR. (In Ukr.)
11. Borisov N. N. (1985). *Comprehensive software development of interaction between different types of transport in the Ukrainian SSR*. Kyiv: Znaniya. (In Russ.)
12. Goncharov N. E. (1988). *Regional problems of the development of the transport system of the Ukrainian SSR*. Moscow: Institut kompleksnih transportnih problem. (In Russ.)
13. Vasilieva N. V. & Omelchenko A. V. (1988). Factors influencing the development of scientific and technological progress in transport. In S. A. Gureev (Eds.), *Influence of the latest achievements of scientific and technological progress on the development of transport of leading capitalist countries* (pp. 40-51). Moscow: Nauka. (In Russ.)
14. CSAPO of Ukraine. F. 1.Op. 77. Case. 732. – Pgs. 2, 48-49.
15. CSAPO of Ukraine. F. 1.Op. 77. Case. 711. – Pgs. 85-87.

**ONISHCHENKO Serhiy Borysovich,**

graduate student of the department of archeology and historical knowledge of special areas of Cherkasy National University B. Khmelnytsky

e-mail: osb-chdtu@hotmail.com

**MODERNIZATION OF RAILWAY INFRASTRUCTURE UKRAINIAN SSR IN THE 1960's – EARLY 1980's: CHALLENGES AND ACHIEVEMENTS**

**Introduction.** *The post-war reconstruction of the Ukrainian SSR, the development of the national economy and the increase in the scale of social production have led to a steady growth in transportation the extraordinary efforts, a powerful transport infrastructure of the railway transport of the republic, which our country still enjoys, has been formed.*

**Purpose** – *to find out the course, peculiarities and consequences of the modernization of the railways of the Ukrainian SSR in the 1960s – the first half of the 1980s, its influence on the development of the transport system of the country.*

**Methods.** *In this work the author uses the method of periodization and comparative-historic method.*

**Results.** *The railway infrastructure of the Ukrainian SSR in the second half of the 1950s – 1980s was characterized by rapid development. The formation of the railway network, the density of which significantly outpaced all-Union indicators, was completed. Thanks to the technical reconstruction, it was possible to significantly increase the freight capacity of the railways. Measures were developed on the scientific and technical problems related to the improvement of technology and organization of transportation, concentration of production, the introduction of new types of traction on the railroad, and the railway engineering industry was greatly developed.*

**Originality.** *However, in modern historiography, there are no studies devoted to the modernization and achievements of rail transport in the 1960s – the first half of the 1980's, which predetermines the subject matter of this article.*

**Conclusion.** *Modernization of the railway transport of the republic has allowed to form a powerful material and production base of the industry, which Ukraine enjoys in the modern period*

**Keywords:** *USSR, rail, technical reconstruction, electrification, transport network turnover.*

*Надійшла до редакції 01.09. 2017  
Затверджена до друку 10. 09. 2017*