



Т. В. Бутько, В. М. Кулешов, В. Л. Дикань

Залізничний транспорт

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ – вид *транспорту*, що здійснює перевезення вантажів і пасажирів [залізницями](#). Є однією з важливих галузей сучас. господарства, невід’єм. частиною транспорт. системи України. Значна роль З. т. обумовлена його перевагами перед ін. видами транспорту: цілорічне і цілодобове використання; швидкість і рентабельність перевезення масових вантажів, особливо на далекі відстані; зручність для населення. Розрізняють З. т. заг. користування (магістрал.), пром. і міський. Магістрал. транспорт здійснює між- і внутр.-держ. пасажир. й вантажні перевезення, зокрема вантажні комбінов. перевезення в контейнерах у взаємодії з різними видами транспорту. Залежно від обсягів вантажопотоків, залізниці можуть бути одно-, дво- чи багатоколій., залежно від енергет. ресурсів регіонів – із різними видами тяги (електр., дизел., паровою, комбінов.). Залізниці на електр. тязі обладнують контакт. мережею, що підвищує вартість комплексу тех. засобів, але надає значні переваги при перевезенні великих вантажо- і пасажиропотоків на важливих міжрегіон. напрямках (електрифікація залізниць є пріоритет. завданням розвитку З. т.).

Першими залізницями на укр. землях стали Перемишль–Львів (1861) на Зх., Одеса–Балта (1865) на Пд., Белгород–Харків (1869) на Пн. (залізнична мережа в основному сформувалася до поч. 20 ст.). Нині щільність залізнич. шляхів сполучення в Україні становить 38 км на 1 тис. км² площі (для порівняння: у Франції станом на 1983 – 65 км на 1 тис. км²). Експлуатац. довж. залізнич. шляхів заг. користування – 21 325,6 км гол. колій шир. L 1520 мм, з них 9752 км (45,7 %) електрифіковано; 27,3 км шир. N 1435 мм; 322,8 км шир. E 750 мм. Серед електрифіков. залізниць 5005,6 км двоколійні, 4706,4 км – одноколійні. Протяжність одноколій. неелектрифіков. ліній становить 10 851,4 км (50,8 %). Розгорнута довж. (з урахуванням станц. колій) усіх ліній – 46 169,4 км. Найважливіші двоколійні електрифіков. залізничні магістралі: Київ–Фастів–Козятин–Здолбунів–Львів, Київ–Конотоп–Хутір-Михайлівський, Козятин–Жмеринка–Одеса, Харків–Запоріжжя–Сімферополь–Севастополь, Львів–Чоп, Кривий Ріг–Дніпропетровськ–Донецьк–Дебальцеве–Луганськ; двоколійно-одноколійні: Київ–Гребінка–Ромодан–Полтава–Харків, Куп’янськ–Харків–Полтава–Кременчук–Знам’янка–Помічна–Одеса, Знам’янка–Долинська–Миколаїв–Херсон–Джанкой. На лініях Харків–Київ,

Дніпропетровськ–Київ, Львів–Київ курсують швидкісні денні пасажир. поїзди, на деяких ін. – фірмові пасажир. поїзди, електро- та дизель-поїзди підвищеного комфорту, на малорентабел. лініях – рейкові автобуси. 2009 перевіз. процес забезпечували 1648 залізнич. станцій, 126 пасажир. вокзалів, бл. 4-х тис. переїздів з автомат. сигналізацією, 57 локомотив. і 48 вагон. депо. Вагон. парк нараховував 192 442 вантаж. і 7633 пасажир. вагонів; тяговий рухомий склад – 4450 локомотивів: 1855 електровозів, 2545 тепловозів, 50 паровозів; 1589 електропоїздів із 3178-ми вагонів; 325 секцій дизель-поїздів з 812-ти вагонів. На залізницях працювало бл. 351 300 осіб (майже 2 % працездат. насел. країни). Від 1991 середньоріч. обсяг вантаж. перевезень 3. т. в Україні становить 514,2 млн т, з них 69 млн т – транзитні вантажі; пасажир. перевезень – 521 млн осіб. Через тер. України проходять міжнар. транспортні коридори № 3, 5, 9, якими щорічно перевозять 85,9 млн т вантажів. Тягу пасажир. поїздів забезпечують електровози постій. струму ЧС2, 4, змін. струму ЧС7, 8, ДС3, вантаж. поїздів – електровози постій. струму ВЛ11, ДЕ1, змін. струму ВЛ80, 2ЕЛ5, 2ЕС5К, подвій. живлення ВЛ82М. Укр. підприємства (зокрема [Дніпропетровський науково-виробничий комплекс «Електровозобудування»](#), [Дружківський машинобудівний завод](#)) налагодили виробництво електропоїздів ЕР-2, -9, ЕПЛ-2Т, -9Т і дизель-поїздів ДР-1А, -1П, ДЕЛ-02, Д-1. Осн. вантажні тепловози – 2ТЕ116, 2М62, 2ТЕ10У, пасажир. – ТЕП70, 150. Управляє процесом перевезень і вироб.-госп. діяльністю 3. т. Держ. адміністрація залізнич. транспорту України («Укрзалізниця»), підпорядк. Мін-ву транспорту та зв'язку України. У її складі діють 6 статут. територ.-галуз. об'єднань: [Донецька залізниця](#), [Львівська залізниця](#), [Одеська залізниця](#), [Південно-Західна залізниця](#), [Південна залізниця](#), [Придніпровська залізниця](#); 14 держ. підприємств і 13 профіл. заводів. Найбільший обсяг вантажів перевозять Донец. і Придніпров. залізниці, пасажирів – Пд.-Зх. Великі залізничні вузли (Київ., Харків., Дніпроп., Львів., Ясинуват., Дебальцев., Одес., Жмерин.) мають розвинене станц. госп.-во. В останні роки питома вага 3. т. у заг. вантажообігу всіх видів транспорту становила бл. 85 %, в заг. пасажирообігу – 45 %. Бл. чверті усіх вантаж. перевезень склали кам'яне вугілля, руда, буд. матеріали, зерно, мінерал. добрива, нафтопродукти, різноманітні метали. Найбільш вантажонапружені лінії: Кривий Ріг–П'ятихатки–Дніпропетровськ–Чаплине–Дебальцеве, Кривий Ріг–Миронівка–Фастів–Здолбунів–Львів, а також лінії до мор. портів Одеси, Миколаєва, Херсона, Маріуполя, Бердянська, Керчі, Севастополя (потребують підвищення пропускної і провізної спроможностей). Інтенсивність руху вантаж. поїздів на деяких залізнич. лініях зменшують шляхом формування ешелонів масою брутто 7 тис. т (71–80 умов. вагонів). Правові аспекти залізнич. пасажир. і вантаж. перевезень врегульов. Законами України «Про транспорт» (1994) і «Про залізничний транспорт» (1996), Статутом залізниць України. Постановами КМ про розвиток 3. т. на період 2015–20 затв. заходи щодо вирішення проблеми його реформування в умовах співпраці з країнами СНД і ЄС, зокрема Польщею, Словаччиною, Угорщиною, Румунією, а в подальшому – інтеграції в єдину європ. залізничну систему. Важливим напрямом розвитку 3. т. України є забезпечення інтероперабельності з

ін. транспорт. системами (зумовлене різною шириною колії в Україні та європ. державах). Так, одним із міждерж. проєктів запланована побудова колії шир. L 1520 мм на лінії від м. Мостиська (Львів. обл.) до Відня. Пром. З. т. представляють підприємства, які мають колійні пристрої з тех. засобами для обслуговування пром., агропром. та ін. організацій (при наявності у них під'їз. колій) і транспортні (залізничні) цехи вироб. підприємств, що мають власні під'їзні колії і тех. засоби. Заг. протяжність під'їз. колій перевищує розгорнуту довж. магістрал. колій, особливо на Донец. та Придніпров. залізницях, де розташ. великі підприємства гірн.-металург. комплексу. Найбільш досконалі тех. засоби має ВАТ «Київ-Дніпров. міжгалуз. підприємство пром. залізнич. транспорту», розгорнута довж. під'їз. колій якого становить 1065,4 км (у структурі – 33 регіон. філії). До складу міського З. т. України входять [Дніпропетровський метрополітен](#), [Київський метрополітен](#), [Харківський метрополітен](#); 1993 розпочато будівництво Донец. метрополітену.

Найвідоміші укр. наук. школи з проблем З. т. сформувалися у 1930–80-х рр. в Харків. (нині Укр. академія залізнич. транспорту) та Дніпроп. (нині університет залізнич. транспорту) інститутах інж. залізнич. транспорту, серед них – М. Стефанова: вибір маси та швидкості вантаж. поїздів, удосконалення технології роботи залізнич. вузлів і сортув. станцій, взаємодія магістрал. та пром. З. т.; [О. Долаберідзе](#): теор. основи механізації і автоматизації маневрових процесів на сортув. станціях (продовжив керівництво [Є. Нагорний](#)); [В. Повороженка](#): удосконалення вантаж. і комерц. роботи (продовжив керівництво [А. Котенко](#)); [М. Юценка](#) та [Є. Шафіта](#): автоматизація технол. процесів на залізнич. станціях. Нині проблеми формування ресурсоощад. технологій при організації вантаж. перевезень досліджує [М. Данько](#), моделювання й упр. склад. динам. системами на З. т. – Т. Бутько, автоматизації технол. процесів на сортув. станціях – В. Бобровський та [І. Жуковицький](#), удосконалення технологій у перевіз. процесі – [В. Мироненко](#).

Т. В. Бутько, В. М. Кулешов

Залізничного транспорту економіка (З. т. е.) – галузева економічна наука, що вивчає закономірності розвитку й функціонування залізничного транспорту як особливої сфери матеріального виробництва. З. т. е. розкриває механізм дії та форми прояву екон. законів на З. т., враховує сукупності заг.-екон. законів і закономірностей, властивих галузі, розробляє методи та прийоми їх застосування в госп. діяльності. Як наук.-екон. напрям вона вивчає вироб. відносини та екон. інтереси, що виникають між З. т. і споживачами транспорт. послуг; підприємствами З. т. та підприємствами ін. видів транспорту й труд. колективами; робітниками окремих структур. підрозділів підприємств З. т. Осн. завдання: визначення місця З. т. в єдиній транспорт. системі України, а також світ. та європ. транспорт. системах; розроблення рекомендацій щодо темпів розвитку матеріал.-тех. бази підприємств З. т., формування теорії матеріал. потоків у сусп. виробництві України та її

регіонів в єдиному екон. просторі з країнами СНД; розвиток теор. основ зміни якості та методології упр. транспорт. виробництва; удосконалення планування в усіх підрозділах підприємств З. т.; дослідж. ролі та напрямів впровадження здобутків НТП на галуз. підприємствах і рац. принципів побудови транспорт. тарифів; вивчення проблем економіки праці, планування, нормування й організації заробіт. плати; удосконалення екон. механізму упр. галуззю, її підрозділами, службами; розрахунок та аналіз собівартості перевезень і робіт тощо. З. т. е. також досліджує дію екон. законів (вартості, часу, зростання продуктивності праці та розподілу благ відповідно до кількості та якості праці, попиту й пропозиції та ін.) на З. т. Її методол. основа – діалектичні методи (історизму, систем.), методи визначення переходу кількості в якість та навпаки, вибору правильних рішень (баланс., функціонал. аналізу залежностей, [економіко-математичні методи](#), [експертної оцінки методи](#), методи [економічної кібернетики](#), ліній. програмування тощо); логічні методи індукції та дедукції, мікро- та макроекон. аналіз.

Зародження економіки транспорту в Рос. імперії пов'язане із появою у 1820-х рр. праць професорів С.-Петербур. інституту інж. шляхів сполучень Г. Ламе та Б. Клапейрона стосовно вирішення мереж. транспортно-екон. задач на основі прийомів виявлення т. зв. транспорт. центру, безпосередньо на укр. землях – із розробленням В. Гур'євим у 1830-х рр. проекту створення мережі торц. шосе із заліз. колесоприводами. Розвиток мережі залізниць, ускладнення перевіз. процесу й посилення взаємодії залізниць між собою та суміж. видами транспорту актуалізували проблеми економіки, технології й організації транспорту. Вплив З. т. на розвиток економіки країни розкрито в працях І. Бліоха, А. Скворцова, Ф. Галицинського та ін. Засн. транспорт. тарифоутворення став Д. Журавський, який вважав, що тарифи можуть відрізнятися за окремими ділянками однієї лінії в прямому та зворот. напрямках. О. Чупров у праці «Железнодорожное хозяйство. Его экономические особенности и его отношение к интересам страны» (Москва, 1875) довів залежність формування доходів залізниць від обсягу та середньої дальності перевезень і структури вантажів; на поч. 20 ст. дослідив проблеми формування транспорт. системи, єдність якої забезпечує комплекс. розвиток усіх видів транспорту в тісному взаємозв'язку з розвитком вироб. сил, побудовою тарифів і балансуванням виробництва й перевезень. 1883 у Києві вийшла кн. «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов» [С. Вітте](#), де з теор. і практ. позиції обґрунтовано принципи формування тарифів (використовували на залізницях до 1920). М. Петров довів, що твердження про нерентабельність залізниць не відповідає дійсності, й вимагав подальшого розширення залізнич. мережі; 1908–12 розглянув тех.-екон. проблеми залізниць, розкрив причини їхнього хроніч. фінанс. дефіциту й експлуатац. недоліки. Б. Воскресенський і С. Кудреватов уперше наголосили на необхідності систем. розгляду питань економіки й експлуатації транспорту; Є. Михальцев окреслив гол. фактори, що впливають на витрати перевіз. процесу, розробив основи калькуляції та аналізу собівартості перевезень; О. Чудов науково обґрунтував і запровадив

у практику вироб.-госп. діяльності залізниць систему обліку транспорт. витрат. У працях Т. Хачатурова викладено етапи розвитку залізнич. мережі та сформульовано основи комплекс. екон. дослідж. вітчизн. й закордон. транспорту, В. Образцова – основи організації планування сортув. роботи мережі залізниць і питання взаємодії служб залізниці й різних видів транспорту між собою. Вагомий внесок у теорію упр. пасажир. перевезеннями в Україні зробили [Ю. Кулаєв](#), [В. Загорулько](#), [А. Воркут](#), [О. Ігнатенко](#), [Ю. ЦВЕТОВ](#) та ін.; окремі питання економіки та упр. пасажир. перевезеннями дослідили М. Андреєва, О. Громова, В. Гудкова, О. Гудков, С. Тульчинська та ін. Впровадженню маркетинг. принципів у діяльність підприємств залізнич. транспорту присвяч. праці [А. Перепелюка](#), Г. Ейтутіса, І. Аксьонова. Провідні представники наук. шкіл З. т. е. Укр. академії залізнич. транспорту (Харків): М. Данько (удосконалення процесу залізнич. перевезень на основі нових технол. засобів ресурсозбереження), [В. Дикань](#) (розвиток міжнар. транспорт. коридорів, забезпечення конкурентоспроможності підприємств З. т., створення Єдиної транспорт. системи України), [О. Дейнека](#) (ціноутворення на З. т. і реформування залізнич. галузі); Дніпроп. університету залізнич. транспорту: М. Гненний (оцінка екон. ефективності розвитку осн. напрямів залізнич. транспорту), [О. ПШІНЬКО](#) (впровадження на З. т. України контрейлер. перевезень та створення міжнар. транспорт. коридорів), Ю. Бараш (структурна реформа та зниження збитковості пасажир. перевезень); київ. школи З. т. е.: [Ю. Кулаєв](#) (проблеми транспорт. забезпечення економіки України, прогнозування і підвищення ефективності функціонування транспорт. інфраструктури), В. Пасічник (економіка експлуатац. діяльності З. т. України в умовах автоматизації інформ. технологій), [О. Бакаєв](#) (міжнар. транспортні коридори України: мережі та моделювання, теор. засади логістики), [Ю. ЦВЕТОВ](#) (організація спіл. роботи різних видів транспорту, реформування залізнич. галузі).

1991 створ. Держ. адміністрацію залізнич. транспорту України, до складу якої увійшли Донец., Львів., Одес., Придніпров., Пд. і Пд.-Зх. залізниці. 1992 вона стала чл. Міжнар. союзу залізниць, 1994 повністю перейшла на самот. планування тех.-екон. показників роботи З. т. Осн. правові, екон. та організац. засади діяльності З. т. регламентують Закон України «Про залізничний транспорт» (1996), Статут залізниць України, Правила перевезення пасажирів та вантажів, Правила тех. експлуатації залізниць України. Перспективи його розвитку визначені Програмою розвитку нац. мережі міжнар. транспорт. коридорів в Україні на 2006–10, Законом України «Про Комплексну програму затвердження України як транзитної держави у 2002–2010 рр.» (2002). Ефективне упр. елементами залізнич. господарства й організацію перевезень вантажів і пасажирів забезпечує система тех.-екон. показників, які умовно поділяють на кількісні (визначають обсяги роботи) та якісні (оцінюють якість роботи). Нині укр. залізниці межують і взаємодіють із залізницями РФ, Білорусі, Молдови, Польщі, Румунії, Словаччини, Угорщини, забезпечують роботу 40-а міжнар. залізнич. переходів, обслуговують 18 укр. мор. портів Чорномор.-Азов. басейну. Тер. України проходять три пан'європ. міжнар. транспортні коридори (№ 3, 5, 9). Загалом

2008 перевезено 498,5 млн т вантажів, зокрема 69,8 млн т транзит.; транспорт. коридорами – понад 105 млн т; послугами залізнич. транспорту скористалися 518,8 млн пасажирів. Враховуючи інтереси нац. вантажовідправників, залізниці ведуть роботу із залучення додатк. перевезень у конкурент. сегментах транспорт. ринку, насамперед організовують контейнерні й контрейлерні перевезення, формування та відправлення яких здійснюють в гнучкому режимі, що дозволяє скоротити простій контейнерів у портах. Для розвитку цього сегменту транспорт. ринку в Україні удосконалюють законодавчу та нормативну бази, запроваджують нові інформ. технології. Нині актуал. питаннями з. т. е. є тарифна політика, інновац.-інвестиц. розвиток, маркетинг. та логіст. технології, комбінов. перевезення, міжнар. транспортні коридори тощо.

В. Л. Дикань

Фотоілюстрації



Рекомендована література

1. Б. дел Рио, Долаберидзе А. М., Олешко Г. И., Стефанов Н. Я. и др. Автоматизация работы сортировочных станций (с применением вычислительных машин). Москва, 1964;
2. Акулиничев В. М., Повороженко В. В., Стефанов Н. Я. и др. Эксплуатация железных дорог (грузовая работа, организация движения, станции). Москва, 1974;
3. Данько М. І., Бутько Т. В., Кулешов В. М. та ін. Загальний курс та технології роботи транспорту (залізничний транспорт). Х., 2008;
4. Данько М. І., Бутько Т. В., Березань О. В. та ін. Управління експлуатаційною роботою і якістю перевезень на залізничному транспорті. Х., 2009.
5. Белов И. В., Гибшман А. Е., Галабурда В. Г. Экономика железнодорожного транспорта. Москва, 1979;
6. Беленький М., Дмитриев В. та ін. Экономика железнодорожного транспорта. Москва, 1985;
7. Кирпа Г. М. Интеграция железнодорожного транспорта Украины в европейскую транспортную систему. Дн., 2004.

Бібліографічний опис:

Залізничний транспорт / Т. В. Бутько, В. М. Кулешов, В. Л. Дикань // Енциклопедія Сучасної України [Електронний ресурс] / Редкол.: І. М. Дзюба, А. І. Жуковський, М. Г. Железняк [та ін.] ; НАН України, НТШ. – К. : Інститут енциклопедичних досліджень НАН України, 2010. – Режим доступу: <https://esu.com.ua/article-14763>

2001-2025 © Ця енциклопедична стаття захищена авторським правом згідно з чинним законодавством України ([докладніше](#)).