

- компанії. – Режим доступу : [http://www.standardandpoors.com/en\\_US/web/guest/home](http://www.standardandpoors.com/en_US/web/guest/home).
5. Азовмаш [Електронний ресурс] // Офіційний сайт компанії. – Режим доступу : <http://www.azovmash.com>.
  6. Васильев А.В. Рынок ценных бумаг, акционерные общества. Антикризисное управление / А.В. Васильев, Ю.С. Потемкин. – Харьков : Фолио, 2001. – 316 с.
  7. Грідчина М.В. Корпоративні фінанси (зарубіжний досвід і вітчизняна практика) : навч. посіб. / М.В. Грідчина. – 2-ге вид. – К. : МАУП, 2002. – 232 с.
  8. Державна продовольчо-зернова корпорація України: офіційний сайт компанії [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.pzcu.gov.ua>.
  9. Євтушевський В.А. Основи корпоративного управління : навч. посіб. / В.А. Євтушевський – К. : Знання-Прес, 2002. – 317 с.
  10. Корпоративне управління : підруч. / В.Ф. Пуртов, В.П. Третяк, М.М. Кудінова. – Харків : ХНУ імені В.Н. Каразіна, 2011. – 364 с.
  11. Формування та розвиток моделі корпоративного управління в трансформаційній економіці / П.В. Круш, О.П. Кавтиш, А.В. Гречко, Ю.С. Чихачьова. – К. : Центр учбової літератури, 2007. – 264 с.
  12. Момот Т.В. Про методи оцінки якості корпоративного управління / Т.В. Момот, М.В. Кадничанський // Економіка України. – 2007. – № 7. – С. 41–55.
  13. Національна акціонерна компанія «Нафтогаз України» [Електронний ресурс] // Офіційний сайт компанії. – Режим доступу : <http://www.naftogaz.com>.
  14. ПАТ «НАФТОХІМІК ПРИКАРПАТТЯ»: офіційний сайт компанії [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://nnpz.com.ua>
  15. Українська державна будівельна корпорація «Укрбуд» [Електронний ресурс] // Офіційний сайт компанії. – Режим доступу : <http://www.ub.com.ua>.
  16. Фонд державного майна України [Електронний ресурс] // Офіційний сайт. – Режим доступу : <http://www.spfu.gov.ua>.

УДК 94(477)1960/1980:656.62

**Горбань А.В.**

*кандидат історичних наук*

*Київської державної академії водного транспорту  
імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного*

## РОЗВИТОК ВАНТАЖНИХ ТА ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА РІЧКОВОМУ ТРАНСПОРТІ УРСР (1960-1980 РР.)

Досліджено специфіку перевізної роботи річкового транспорту УРСР у 1960–1980-ті рр. Проаналізовано особливості організації вантажних і пасажирських перевезень. Встановлено характер та основні види вантажів, за рахунок яких відбувався приріст перевізної роботи галузі, та напрями основних вантажопотоків, які характеризують особливості тогочасних внутрішньогосподарських перевезень. Висвітлено специфіку пасажирських перевезень річковим транспортом. Спеціально досліджено особливості організації транспортної роботи на «малих річках» України: види вантажів, регіональна специфіка.

**Ключові слова:** річковий транспорт, пасажирські та вантажні перевезення, малі річки.

### **Горбань А.В. РАЗВИТИЕ ГРУЗОВЫХ И ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА РЕЧНОМ ТРАНСПОРТЕ УССР (1960-1980 РР.)**

Исследована специфика перевозочной работы речного транспорта УССР в 1960–1980-е гг. Проанализированы особенности организации как грузовых, так и пассажирских перевозок. Установлен характер и основные виды грузов, за счет которых происходил прирост перевозочной работы отрасли, и направления основных грузопотоков, которые характеризуют особенности внутрихозяйственных перевозок того времени. Освещена специфика пассажирских перевозок речным транспортом. Специально исследованы особенности организации транспортной работы на «малых реках» Украина: виды грузов, региональная специфика.

**Ключевые слова:** речной транспорт, пассажирские и грузовые перевозки, малые реки.

### **Horban A.V. THE DEVELOPMENT OF FREIGHT AND PASSENGER OPERATIONS BY RIVER TRANSPORT OF UKRAINIAN SSR (1960s-1980s)**

The specificity of the river transport of Ukrainian SSR in 1960s–1980s has been investigated. The features of both freight and passenger transportation have been analyzed. The nature and basic goods, which caused the increase of transportation industry and the main directions of traffic, which characterize the features of farm traffic at that time, have been determined. Specificity of the passenger river transport is revealed. The author specifically investigated features of the organization of transportation through “small rivers” of Ukraine: types of cargo, regional specificity.

**Keywords:** river transport, passenger and freight transportation, small rivers.

**Постановка проблеми.** На річковому транспорті України в цей період відбулися кардинальні зміни. Це було пов'язано насамперед з тим, що на головній водній артерії – Дніпрі був зведений цілий каскад ГЕС та інших гідроспоруд, змінені умови судноплавства по Дніпру і на річках його басейну. Багато надій покладалося на те, що так вдасться суттєво підвищити пересічну вантажопідйомність транспортних засобів. Однак втілення грандіозного плану будівництва чисельних гідроспоруд часто не враховувало реальні умови транспортної роботи, а тому досягнуті зміни гідрорежиму не були належно підкріплені конкретними заходами з адаптації роботи річкового транспорту до нових реалій. Це призвело до ство-

рення складних умов плавання на найбільш вантажонапружених ділянках Дніпра. Негативно позначилося й те, що галузь не була належно забезпечена всіма необхідними для роботи в нових умовах плавання технічними засобами. Все зазначене створює необхідність об'єктивно простежити досягнення і недоліки, які існували у процесі динамічного наростання перевізної роботи на річковому транспорті України в 60–80-х роках ХХ століття.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Розвиток річкового транспорту в 1960–1980-х рр. розглядався радянськими дослідниками як елемент загальної транспортної системи республіки. Проблема динаміки та особливостей наростання обсягів вантаж-

них та пасажирських перевезень річковим транспортом досліджувалися в монографіях А. Захарова [1], В. Гурнака [2] та низці колективних праць [3; 4; 5]. Питання розвитку внутрішнього водного транспорту Української РСР, особливості його вантажо- та пасажирообігу в цей період висвітлювалися також у статті В. Пилипенка [6]. Малі річки України та їх транспортне освоєння стали об'єктом спеціальних досліджень Н. Славова [7] та І. Котик [8].

**Мета статті.** Проаналізувати динаміку, позитивні та негативні аспекти в процесі збільшення кількості вантажних та пасажирських перевезень річковим транспортом УРСР у 196–1980-ті рр.

**Виклад основного матеріалу.** На початку 1960-х рр. основні внутрішньогосподарські перевезення здійснювалися по 10 головних річках України. Найбільший обсяг транспортної роботи здійснювався по Дніпру, Південному Бугу, Десні. На цих річках виконувалося 95% всього обсягу вантажних та пасажирських перевезень Головного управління річкового флоту при Раді Міністрів УРСР [1, с. 31].

Основу річкового транспорту УРСР становили судна Дніпровського басейну, які в 1970-ті рр. виконували близько 8% перевезень всього річкового флоту СРСР [1, с. 30]. Крім того, саме Дніпро пов'язував внутрішні транспортні артерії СРСР з країнами Європи по Дніпро-Бузькому каналу з перевалкою вантажів у Бресті та по Дунаю суднами змішаного типу [3, с. 6].

Близько 90% перевезень або 25,1 млн. т становили внутрішньо-республіканські вантажі, і лише – 10% міжреспубліканські, в основному в Білоруську РСР. Показово, що загальний вивіз вантажів у союзні республіки становив 2,56 млн. т, а ввезення – лише 0,38 млн. т [1, с. 11].

*Водночас річковий транспорт невиправдано займав незначну питому вагу у загальному вантажообігу республіки.* Відтак у 1980 р. він становив лише 1,77% загального обсягу транспортних перевезень республіки. Це пояснювалося й багатьма причинами об'єктивними (сезонність перевезень) і суб'єктивними (недостатній контакт з потенційною клієнтурою) [4, с. 12].

За роки семирічки обсяги перевезень вантажів по ГУРФ Української РСР зросли на 50% по тоннажу і на 19% по товарообігу. Це було значно менше планових показників, які передбачали зростання на 89,5% та 84% відповідно [9, с. 29]. Отже, загалом зростання обсягів перевезень річковим транспортом Української РСР виявилось в цей період суттєво нижчим від очікуваного. Це було пов'язано насамперед із невідповідністю технічної бази річкового транспорту новим умовам судноплавства, які значно змінилися у результаті будівництва каскаду гідровузлів на Дніпрі.

Протягом наступної п'ятирічки в 1966–1970 роках приріст обсягів роботи річкового транспорту України в середньому на рік становив близько 320 млн. т/км та понад 16,4 млн. пас./км. Збільшення перевізної роботи на річковому транспорті відбувалося за рахунок зростання перевезень основних видів вантажів – будматеріалів, у середньому

на 1,2 млн. т, кам'яного вугілля – на 120 тис. т., руди – на 160 тис. т на рік., і за рахунок інших – контейнерних вантажів, тарно-пакувальних, дрібнопартиїних відправлень, сезонних перевезень баштанних культур тощо [6, с. 20].

Окремим напрямом роботи річкового транспорту був видобуток та перевезення річкового піску. Цій сфері його діяльності приділялася значна увага, що було обумовлено тим, що у зв'язку із великим обсягом промислового та житлового будівництва, спорудженням нових автомагістралей (а саме – в 60-80-ті роки це відбувалося дуже інтенсивно), і тим, що транспортування піску займало до 75% від загального обсягу всіх перевезень [5, с. 11].

Слід зазначити, що безпосередньо по Дніпру перевозилося близько 70% загального обсягу вантажів, близько 90% вантажних перевезень. Їх характер добре видно із таких даних.

Таблиця 1  
Обсяги, види та динаміка вантажних перевезень по Дніпру (1960–1980 рр.) (тис. т) [1, с. 32]

Вантажі	1960	1965	1970	1975	1980
Кам'яне вугілля та кокс	4314	3798	3551	4500	4400
Нафтопродукти	187	303	422	500	600
Руда	1311	1434	2458	3400	3400
Метали та металолом	229	252	221	200	400
Лісоматеріали	249	217	108	100	100
Мінерально-будівельні матеріали	5028	9613	17508	29700	39100
Зерно	494	448	677	800	500
Всього	12780	17351	27283	42300	51300

Джерело: [11, с. 326, 12, с. 211]

Отже, як видно із матеріалів наведеної таблиці, по Дніпру транспортувалися насамперед мінерально-будівельні матеріали, нафтопродукти, кам'яне вугілля, руда, метали, металовироби, металолом, шлаки [10, с. 86].

Такий характер вантажів значною мірою був обумовлений тим, що до Дніпровського водного шляху тяжів Донбас та Південний гірничопромисловий регіон. Це й визначало характер перевезень по Дніпру. Виразно домінували такі вантажі, як: кам'яне вугілля, будівельні матеріали, залізна руда, метал [13, с. 429].

Саме дешевим річковим транспортом перевозилися будівельні матеріали та конструкції, технологічне обладнання на більшість важливих промислових будов, які тяжіли до Дніпра. Це, зокрема, Київська та Канівська ГЕС, будівництво Північно-кримського каналу та каналу Дніпро-Донбас, Чорнобильської та Запорізької АЕС [7, с. 6].

Після введення в дію Трипільської та Запорізької ГЕС саме річковики взяли на себе основну відповідальність за забезпечення цих величезних енергооб'єктів вугілля для поточної роботи і накопичення його запасів для роботи взимку.

Таблиця 2  
Динаміка перевезень внутрішнього водного транспорту Української РСР в 1945–1975 рр.

Показники	1960	1965	1970	1975
Вантажообіг (млрд. т/км)	4,06	4,51	6,1	7,8
Перевезення вантажів, (млн. т)	12,73	17,85	27,3	36,0
Середня довжина перевезень 1 т вантажу (км)	311,7	257,3	221,1	210,5

Джерело: [1, с. 31; 11, с. 326; 14, с. 308]

Загалом динаміку, кількісні та якісні параметри роботи річкового транспорту Української РСР у вказаний період добре розкривають матеріали таблиці 2.

Щодо характеру вантажів, то слід зазначити, що у досліджуваній період і в попередні роки (дані за які для порівняння також подаються в наведеній таблиці) річковий транспорт України в основному перевозив насипні вантажі: будівельні матеріали, кам'яне вугілля, руду, шлаки, кварцити. Їх питома вага в загальному обсязі перевезень складала по відправленню – 93,7%, а по вантажообігу – понад 84%. Натомість перевезення таких вантажів, як нафтопродукти, широкого розвитку не отримало [4, с. 12]. Особливо зростали перевезення залізної руди, металу, шихти, будівельних вантажів [7, с. 6].

У середині 1980-х рр. по Дніпру перевозили в середньому 55 млн. т вантажів, у складі яких домінували мінерально-будівельні матеріали, вугілля, сировина, продукція металургії, зерно, як про це знову ж таки свідчать матеріали таблиці 2. Вже на середину 70-х років обсяг перевезень на Дніпрі порівняно з першими повоевними роками зріс у 13 разів. Цьому сприяло майже повне оновлення флоту, розвиток берегової бази, комплексна механізація в портах, яка досягла 99,4%. Почали зростати й обсяги безперевалочної доставки між портами Дніпра й Дунаю. У 1983 р. суднами змішаного типу «річка-море» було виконано 35,6% всього вантажообігу річкового транспорту республіки. Без перевалки в морських портах річковики перевезли майже 2 млн. т вантажів, вивільнивши значну частину інших видів транспортних засобів для перевалки вантажів [2, с. 30].

Зростали й зовнішньоторговельні перевезення, які здійснював річковий флот Української РСР. Відтак вже в 1979 р. питома вага транспортної роботи річковику із зовнішньоторговельних перевезень становила 12%. Також Головрiчфлот УРСР почав здійснювати регулярні перевезення залізничної сировини з Дніпропетровського гірничо-збагачувального комбінату в румунський порт Галац, обсяг яких у 1980 р. було доведено до 1,3 млн. т [15, с. 3].

Однак водночас питома вага водного транспорту в загальнотранспортній роботі України на початку 1970-х рр. не перевищувала 1,5%, у той час як загалом по СРСР цей показник становив 4,8% [6, с. 20].

Щодо пасажирських перевезень, то пасажирообіг збільшився у 1973 р. порівняно з 1950 р. майже втричі і становив у 537,2 млн. пас/км. Пасажирів було перевезено понад 23 млн. чол. або у 5,4 рази більше ніж у 1950 [1, с. 32].

На початку 1980-х рр. послугами річкового транспорту щорічно користувалися вже 27 млн. пасажирів. Слід водночас зазначити, що порти Миколаєва, Херсона, Одеси, Ізмаїла на окремих лініях здійснювали перевезення пасажирів щорічно [7, с. 6].

Окремо слід зупинитись на організації транспортних перевезень малими річками. Вже у 1970-х рр. щорічно ними перевозилося понад 1024 тис. т [10, с. 86]. Лише за 10 п'ятирічку приріст перевезень на малих річках становив 66,3% за тоннами та

28,7% за вантажообігом [7, с. 6]. Їх структуру добре відображають матеріали таблиці 4.

Таблиця 4  
Структура вантажів, що перевозилися на малих річках України в середині 1960-х рр. (у %)

Зернові	2,5
Плодоовочеві вантажі	0,3
Інші продовольчі продукти	0,5
Машини та металовироби	0,3
Мінерально-будівельні матеріали	70,0
Хімічні товари	0,1
Лісові матеріали	20,0
Зокрема ліс на плотах	10,0
Промислові вироби	0,3
Інші вантажі та багаж	6,0
Всього	100

Джерело: [8, с. 32]

Як видно з таблиці, найбільша питома вага в перевезеннях вантажів по малих річках займали мінерально-будівельні та лісові вантажі. Середній пробіг вантажів по малих річках водночас становив лише 45–50 км. Слід, однак, наголосити на великому народногосподарському значенні цих перевезень, оскільки часто вони здійснювалися в місцевостях, де малі річки були мало не єдиним можливим транспортним маршрутом.

Потрібно зазначити ту особливість, що вантажопотоки по ріках України розподілялися за напрямками нерівномірно. Близько 65–70% вантажів слідувало вниз і лише 30–35% перевозилося вгору. Відтак основний питоми обсяг перевезень вантажів по р. Дністер займали мінерально-будівельні вантажі (в основному гравій), які становили близько 95% вантажообігу. Основними його споживачами були будівельні та дорожні організації Тернопільської, Чернівецької, Хмельницької областей. Буксировались також невеликі партії лісу для прирічкових колгоспів та в невеликих обсягах перевозилися овочі, фрукти та інші сільськогосподарські вантажі [8, с. 33]. Будівельні матеріали домінували і в перевезеннях по річках Сіверський Донець, Горинь, Самара, Південний Буг, Десна.

Натомість, по Сулі транспортувалися обсяги хлібних вантажів, овочів, худоби, та інші продовольчі й промислові вантажі. Однак загальний обсяг перевезених вантажів по цій річці не перевищував 30 тис. т.

Лісові вантажі переважали в перевезеннях по річках Поліського регіону, зокрема по річках Стир, Тетерів. Наприклад, протягом навігації по р. Стир було перевезено до 90 тис. куб. м лісу [8, с. 35].

Загалом у низці різних областей України в 60-ті роки річковим флотом обслуговувалися 126 колгоспів та радгоспів, інших с/г організацій, до яких через природні умови фактично не існувало інших надійних шляхів транспортування значних партій вантажів. Для їх потреб по малих річках щорічно перевозилося понад 147 тис т вантажів. Так, у наві-

Таблиця 3  
Динаміка кількісних та якісних показників пасажирської роботи річкового флоту України (1945–1975 рр.)

Показники	1945	1950	1955	1960	1965	1970	1975
Пасажирообіг, (млн. пас./км)	140	188	293	309	419	495	580
Перевезення пасажирів, (млн.)	2,4	11,86	11,86	15,2	18,69	21,38	26
Середня дальність поїздки 1 (пасажиро/км)	–	42,1	24,7	20,3	22,1	23,1	21,7

Джерело: [1, с. 31; 11, с. 326; 14, с. 308]

гацію 1965 р. для колгоспу «Дружба народів» Білгород-Дністровського району Одеської області було перевезено 962 т вантажів, колгоспам ім. Леніна, «ХП Партз'їзду», «Зоря комунізму» Дубровицького району Рівненської області відповідно – 2079, 2036 та 1867 т вантажів [8, с. 38]. Слід, однак, визнати, що всі потенційні можливості вантажоперевезень по малих річках, особливо сільськогосподарської продукції та добрив для її вирощування так і не набули масового характеру, хоч для цього й існували доволі добрі передумови.

Певною мірою транспортні можливості малих річок використовувалися для налагодження пасажирських перевезень у глибинні райони з недостатнім рівнем розвитку інших видів транспорту. Зазвичай тут розвивалися місцеві пасажирські лінії невеликої протяжності, які пов'язували прирічкові села, районні центри та міста.

Загалом в 60-х–70-х роках ХХ століття на малих річках діяло 30 пасажирських ліній загальною протяжністю 771 км, зокрема на Дністрі – 8 ліній (178 км), Дністровському лимані – 4 лінії (139 км), Сіверському Донці – 3 лінії (142 км), Самарі – 7 ліній (163 км), Південному Бuzі – 4 лінії (49 км), Стирі – 2 лінії (90 км). Середня дальність пасажирських перевезень становила 15 км.

Щоправда швидкість руху пасажирських суден була тут незначною, що обумовлювалося складними умовами судноплавства на малих річках – частими змінами течії, наявністю мілин та інших ускладнень, зокрема навіть відсутності елементарних позначок фарватеру [8, с. 43].

**Висновки.** Для транспортних та пасажирських перевезень, які у 60–70-х роках ХХ століття здійснювалися річковим флотом Української РСР були характерні швидкі темпи зростання, хоча загалом вони продовжували займати відносно незначну частку в загальних обсягах внутрішньореспубліканських перевезень. Це було пов'язано із низкою причин, зокрема із невідповідністю технічної бази водного транспорту новим, значно вищим умовам судноплавства, які було створено в результаті завершення будівництва на Дніпрі каскаду штучних водосховищ: Каховського, Дніпродзержинського, Кременчуцького, Канівського, Київського. Збільшення перевізної роботи на річковому транспорті відбувалося в основному через зростання перевезень генеральних видів вантажів – будматеріалів (в

основному піску), кам'яного вугілля, зерна та іншої сільськогосподарської продукції. Зростали нові прогресивні види перевезень, насамперед контейнерів, пакетованих вантажів, дрібнопартійних затарованих відправлень.

Основною транспортною магістраллю річкового транспорту України стабільно залишався Дніпро із декількома найбільшими своїми притоками (Десна, Прип'ять), у той час, як освоєння малих річок у цей період фактично припинилося.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Захаров А.Г. Транспорт України / А.Г. Захаров. – К. : Знання, 1974. – 46 с.
2. Гурнак В.Н. Транспортний потік республіки / В.Н. Гурнак. – К. : Знання УРСР, 1986. – 49 с.
3. Козак М.П., Кулаєв Ю.Ф., Яшник Н.Н. Транспорт Украины в единой транспортной системе СССР / М.П. Козак, Ю.Ф. Кулаєв, Н.Н. Яшник. – К. : Знання УССР, 1976. – 22 с.
4. Лысенко Ю.Я., Козак М.Т. Региональные проблемы развития транспорта Украинской ССР / Ю.Я. Лысенко, М.Т. Козак. – К. : Знання, 1982. – 20 с.
5. Региональные проблемы развития транспортной системы Украинской ССР / отв. ред. Н.Е. Гончаров. – М. : Институт комплексных транспортных проблем, 1988. – 158 с.
6. Пилипенко В.А., Круглов С.Г. Питання розвитку внутрішнього водного транспорту Української РСР / В.А. Пилипенко, С.Г. Круглов // Питання розвитку усіх видів транспорту в Українській РСР / під заг. ред. Л.В. Шульгіна. – К. : Держплан УРСР, 1972. – С. 19–24.
7. Славов Н. На речних магістралях України / Н. Славов // Речной транспорт. – 1982. – № 12. – С. 6–7.
8. Котик И.И. Малые реки Украины и их транспортное использование / И.И. Котик. – М. : Транспорт, 1966. – 61 с.
9. Справки о ходе выполнения семилетнего плана 1959–1965 гг., предложения Главречфлота (14.02.1964–29.12.1964) // ЦДАВО. – Ф. 4610– Оп. 1. – Спр. 1660.– Арк. 29–43.
10. Доповідь про результати роботи Головного управління річкового флоту при Раді міністрів УРСР за 1969 р. (06.01.1970–14.12.1970) // ЦДАВО. – Ф. Р2.– Оп. 13. – Спр. 4830.– Арк. 84–100.
11. Народне господарство УРСР у 1970 р. – К. Статистика, 1971. – 565 с.
12. Народне господарство УРСР у 1984 р. – К. Техніка, 1985. – 406 с.
13. Народне господарство Української РСР у семиріччі. Сучасний стан та перспективи розвитку / під ред. О. Несторенко. – К. : Вид. Академії Наук УРСР, 1960. – 519 с.
14. Народне господарство УРСР у 1975 р. – К. Техніка, 1976. – 539 с.
15. Інформація «Про підвищення ефекту роботи сідів змішаного «річка-море» плавання Головірчфлоту УРСР» // ЦДАВГО. – Ф. 3. – Оп. 3. – Спр. 1776. – Арк. 3.