

РОЗДІЛ 4 ГОСПОДАРСЬКЕ ПРАВО, ГОСПОДАРСЬКО-ПРОЦЕСУАЛЬНЕ ПРАВО

УДК 352.656

ІСТОРИЧНИЙ РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЦЬ ТА ЇХНЄ МІСЦЕ В ТРАНСПОРТНОМУ КОМПЛЕКСІ УКРАЇНИ

Кадала В.В.,
к.ю.н., доцент кафедри цивільного та господарського права
Донецький юридичний інститут МВС України

Стаття присвячена дослідженню генези залізничного транспорту України та його місця в транспортному комплексі. Залізничний транспорт є одним із видів транспорту, які з'явилися відносно нещодавно. За цей час обсяги вантажів та пасажирів, які перевозяться за його допомогою, значно перевищили відповідні обсяги з інших видів транспорту. Виявлено, що зайняти домінуюче місце в транспортному комплексі залізницям дав змогу ряд чинників.

Ключові слова: залізничний транспорт, перевезення, розбудова мережі залізниць, сучасний стан залізниць, інтеграція залізничних систем.

Кадала В.В. / ИСТОРИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ И ИХ МЕСТО В ТРАНСПОРТНОМ КОМПЛЕКСЕ УКРАИНЫ / Донецкий юридический институт МВД Украины, Украина

Статья посвящена исследованию генезиса железнодорожного транспорта Украины и его места в транспортном комплексе. Железнодорожный транспорт является одним из видов транспорта, которые появились относительно недавно. За это время объемы грузов и пассажиров, которые стали перевозиться с его помощью, значительно превысили соответствующие объемы по другим видам транспорта. Выявлено, что занять доминирующее положение в транспортном комплексе железным дорогам позволил ряд факторов.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, перевозка, постройка сети железных дорог, современное состояние железных дорог, интеграция железнодорожных систем.

Kadala V.V. / HISTORICAL DEVELOPMENT OF THE RAILWAYS AND THEIR PLACE IN THE TRANSPORT COMPLEX OF UKRAINE / Donetsk Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Ukraine, Donetsk, Ukraine

The article is devoted to the study of the Genesis of railway transport of Ukraine and its place in the transport sector. Railway transport is one of the modes of transport that have appeared relatively recently. During this time the volumes of cargo and passengers that were transported with the help of significantly outperformed other forms of transport. It is revealed that to occupy a dominant position in the transport sector the Railways have allowed a number of factors, main among which are: higher throughput and capacity combined with high loading capacity vehicles; the possibility of establishing direct transport links between industrial districts; the relatively high speed of movement and the possibility of transportation of cargoes of various nature; the ability to carry traffic regardless of the time of transportation, weather conditions.

The advent and development of railroads occurred due to a certain achievement of mankind in science and technology and of the transportation of certain volumes of freight and passenger traffic. In the future, this development contributed to the placement and development of individual industries and entire communities and their agglomerations.

The main network of railway lines and transportation hubs have developed in the Russian Empire and in Soviet times. At the present stage of the railroad retain its leading position in the carriage of goods and passengers. Immediate perspective directions of development of rail transport is the construction of high-speed rail lines, development of major transport hubs with the interaction with other modes of transport. In addition to domestic Railways are facing big challenges including the security of an effective model of reform, the return of or compensation for the property destroyed or is on the temporarily occupied territories, the security distribution due to the increased risk of terrorist attacks on Railways, optimization of costs and improvement of profitability of the Railways.

Key words: railway transport, freight, construction of the railway network, current state of railways, integration of railway systems.

Існуюча нині транспортна система представлена різними видами транспорту, основними з яких є водний, залізничний, автомобільний, трубопровідний, повітряний, космічний та ін. Серед названих залізничний займає особливе місце та є одним із найстаріших видів транспорту. Поява залізничного транспорту тісно пов'язана з розвитком людського суспільства, тому що його функціонування стало можливим за умов певних технічних і технологічних досягнень людства та формування запиту промисловості на такий вид перевезення. Поступово розбудова мережі колій, рухомого парку та кількості вантажів, що перевозяться цим видом транспорту, дала змогу виділитися йому в окрему галузь народного господарства. На сучасному етапі розвитку галузі вантажообіг, який здійснюється за допомогою залізниць, є індикатором ділової активності в країні.

З огляду на окреслену важливість залізничного транспорту для країни, його поява та розвиток неодноразово ставали предметом наукового та практичного інтересу.

Причому такий інтерес є багатоаспектним та лежить у технічній, економічній, юридичній, військовій, державно-управлінській та інших площинах. Серед юристів-науковців, які досліджували та досліджують функціонування залізничної галузі в динаміці, слід виділити І.В. Булгакову, В. К. Гіжевського, В. Г. Самойленка, М. Л. Шелухіна, Ф.П. Шульженко та ін.

Аналіз історичних передумов появи залізничного транспорту дає змогу здійснити прогнозування напрямів подальшого розвитку та виявити можливості підвищення ефективності його функціонування у транспортній системі. Окрім цього, дослідження розвитку залізничного транспорту сприяє виявленню на певних історичних етапах рівня технічного розвитку та промисловості в цілому.

Отже, метою статті є виявлення історичних передумов появи залізничного транспорту та дослідження його сучасного місця в транспортній системі.

Перевезення за допомогою залізничного транспорту містить як переваги, так і недоліки. До переваг слід від-

нести таке: залізничний транспорт є екологічним видом транспорту, надає змогу доставити вантаж у будь-який пункт призначення без необхідності наявності водної поверхні, як у випадку з водними видами транспорту, комунікацій труб, якщо мова йде про трубопровідний транспорт, автомобільних доріг, якщо йдеться про автоперевезення, та ін. Водночас узані переваги можуть бути нівельовані такими недоліками залізниць, як необхідність побудови колій для пересування рухомого складу; зведення складних інженерних споруд, які забезпечують безперерйне функціонування залізничного транспорту; велика енергоємність процесу перевезення залізницею; потреба у висококваліфікованому обслуговуючому персоналі та ін. До цього слід додати необхідність значних інвестицій у розбудову та підтримку залізничного господарства у функціонуючому стані.

З урахуванням такої «купи» недоліків функціонування залізниць обумовлювалось тільки наявністю запиту з боку великої промисловості на такий вид перевезень. А отже, поява та бурхливий розвиток залізниць перебуває в позитивній кореляції з певним технологічним рівнем промисловості, і, відповідно, розвиток залізниць дає змогу промисловості збільшувати власні виробничі можливості.

Першим видом рейкового транспорту можна вважати колійні дороги, пересування якими здійснювалися возами за допомогою механічної енергії біологічних істот, а саме людей або тварин. Удосконалення такого виду транспорту відбувалось за двома напрямками: по-перше, побудова нових шляхів сполучення для цього виду транспорту, по-друге, розвиток засобів пересування такими шляхами та енергії, яка використовувалась для їх переміщення в просторі.

Колії в дорогах пройшли шлях від жолобів у камені до лежнів із колод, потім брусів, покритих металевими смугами, до металевих рейок [1].

Удосконалення транспортних засобів, які здійснювали, з одного боку, пересування по рейках, а з іншого – забезпечували перевезення вантажів, людей та тварин, потребувало певних досягнень інженерної думки в галузі техніки. Так, на зміну механічній енергії людей та тварин прийшла теплова енергія. Спочатку ця була енергія пару, що виділялася в результаті згорання деревини та вугілля, потім енергія, яка виробляється в результаті згорання у дизельному двигуні однойменного палива, та електрична енергія. Відповідно засоби, які здійснювали пересування за допомогою тієї чи іншої тяги, отримували назви «конка», «паровоз», «тепловоз», «електровоз».

Як ми вже відзначали, до епохи капіталізму транспортні засоби, як правило, належали власнику вантажу, який здійснював перевезення. Але зі зростанням обсягів виробництва власникові підприємства все важче було утримувати власне транспортне господарство, яке було складним і потребувало значних витрат. У зв'язку із цим транспорт виділився в окрему галузь, у межах якої виконувалися перевезення вантажів і пасажирів будь-якого клієнта за певну плату [2, с. 12]. Те, що через цей шлях пройшли також і залізниці, дає підстави вважати, що здійснювана ними діяльність набула характеру господарської з початком перевезення вантажів та пасажирів з метою отримання прибутку.

Перші залізниці з'являються у світі на початку XIX століття для забезпечення потреб великої промисловості. У деяких дослідженнях можна натрапити на думку, що інтенсивне будівництво залізниць сприяло або могло посприяти розвитку промисловості в окремих районах [3; 4]. Проте передумовою появи залізниць було досягнення промисловістю необхідного розвитку, який би і забезпечив попит на цей вид перевезення. Також розвиток мережі залізниць потребував комплексу певних досягнень людства в таких галузях, як наука та техніка, які мали забезпечувати необхідний рівень технічно-технологічного розвитку з можливістю конструювання складних механізмів,

придатних для перевезення вантажів, та відповідних колій. Це, у свою чергу, потребувало підготовки нового виду кадрів для залізниць: інженерів, залізничників та ін.

Уже коли цей вид транспорту набув розповсюдження, можна вести мову про те, що залізничне будівництво ставало головним напрямом промислового перевороту в транспортній галузі та прискорювачем економічного розвитку й загальної соціально-економічної модернізації суспільства [5]. Надалі введення в дію колій залізниць сприяло появі або якісно новому розвитку цілих міст, інфраструктура яких спочатку була спрямована на обслуговування залізничного господарства, а згодом таке місто ставало повноцінним населеним пунктом із розвиненим комплексом господарства та економіки. Серед таких міст можна виділити Ірпінь, Куп'янськ, Красноармійськ, Сімферополь та багато ін.

Першу ж залізницю загального користування між містами було відкрито в 1825 році в Англії на лінії Стоктон-Дарлінгтон довжиною 56 км. Вважаємо, що саме із цього моменту діяльність залізниць набуває певних ознак суспільного блага, яким умовно могло скористатися необмежене коло осіб.

Далі у 1832 році у Франції з'явилася перша залізниця між Ліоном та Сент-Етьєном, а в 1837 році – у Росії. Отже, Російська імперія, до складу якої входила більша частина сучасної України, була у витоків освоєння нового виду транспорту. Слід зазначити, що перша залізниця використовувалася не для потреб економіки країни та господарської діяльності, а з метою обслуговування царської сім'ї. З часом дорога перетворилася на об'єкт загального користування.

Перспективність залізничного транспорту усвідомлювали в сусідній з Росією Австро-Угорській імперії, до складу якої входила інша частина сучасної України. У 1840-1842 роках було розроблено план побудови залізничної лінії «Бохня – Дембиця – Ряшів – Переворськ – Перемишль – Львів», проте через певні об'єктивні та суб'єктивні причини її будівництво затягнулося на довгі роки. На нашу думку, серед таких причин варто відзначити невірні пріоритети, які були обрані Міністерством торгівлі під час розробки проекту. Адаже на перше місце щодо необхідності побудови дороги були винесені військово-стратегічна мета та адміністративна і лише в останню чергу економічна. Проте вже наприкінці XIX століття залізниці дедалі частіше використовувались урядами різних країн лише у військових цілях, а саме для перекидання військ та їх матеріально-технічного забезпечення під час ведення бойових дій.

Слід відзначити, що й на початку історії розвитку залізниць є приклади їх побудови саме з військово-стратегічною метою. Так, у 1855 році була побудована Балаклавська залізниця для тилового забезпечення армій союзників, які брали участь в облозі Севастополя під час Кримської війни. Але, зважаючи на мету її побудови, проіснувала вона лише до кінця означеної війни, була розібрана та продана до Туреччини та Аргентини [6]. Цей факт вкотре підтверджує превалювання господарської складової в діяльності залізниць на початку їхньої діяльності над іншими.

Саме після Кримської війни 1853 – 1856 років у Російській імперії була усвідомлена необхідність побудови розвиненої мережі залізниць. У залізничному будівництві можна було виділити три якісно різні піки прискорення: друга половина 1860-х – перша половина 1870-х років, 1890-ті роки та початок 20 століття.

Перша велика розбудова залізниць дала змогу з'єднати центральний промисловий регіон із сільськогосподарським. Так, у 1869 – 1870 роках було відкрито Курсько-Київську та Московсько-Курську лінії, а з добудовою окремих ділянок запрацювала Південна магістраль від Москви до Одеси. Надалі донецькі вуглепромисловці, харківські поміщики та московські фабриканти наполегливо

домагалися побудови Азовської магістралі [1], що є черговим свідченням формування запиту з боку промисловості на залізничний вид перевезення.

У 1870 – 1873 роках було збудовано Бердичів-Брестську залізницю, яка з'єднала Правобережну Україну з польськими губерніями Російської імперії. Ця залізниця дала змогу переорієнтувати сільськогосподарські вантажі з Одеського порту на балтійські порти. У 1873 році була введена в експлуатацію Знам'янсько-Миколаївська залізниця. Завдяки цій лінії Знам'янка стала вузловою станцією, а Миколаїв – хлібоекспортним портом. Завершення побудови у 1876 року залізниці від Знам'янки до Фастова збільшило експортний потенціал Миколаївського району та стимулювало подальший розвиток цукрової промисловості. У 1874 році відкрився рух на Ландварово-Роменській дорозі, завдяки якій райони Лівобережної України отримали додатковий шлях на Білорусь та Балтійське море. Слід зазначити, що більшість із зазначених доріг забезпечували потреби у перевезенні сільськогосподарської продукції. Водночас за окремими напрямками намітилось значне відставання залізничного будівництва. Так, не будувалися залізниці на Донбасі, не існувало сполучення між Харковом та Києвом.

Причини цього полягали, по-перше, в тому, що розвиток промисловості на Донбасі тільки набирив обертів і не було сформовано повноцінний запит на такий вид перевезення, а по-друге, побудова залізниць потребувала великих інвестицій, які промисловість або держава не завжди могли винайти.

Фінансування залізничного будівництва на етапі створення первинної мережі здійснювалося шляхом розміщення на іноземних грошових ринках облігаційних позик приватних товариств, що забезпечувалися гарантією певної норми прибутку з боку царського уряду. Концесійна система залізничного будівництва була вкрай не вигідна для держави, змушеної виплачувати проценти та погашення по капіталу, позиченому в іноземних банках (переважно французьких), серед яких розміщувалися залізничні облігації. Але формальне віднесення позик на рахунок створюваних концесіонерами акціонерних товариств давало можливість здійснювати масштабне будівництво залізниць навіть в умовах бюджетного дефіциту.

Така форма будівництва доріг мала свої недоліки: не витрачаючи власних коштів на будівництво, акціонери були повними господарями на залізницях: встановлювали довільні тарифи, вели між собою тарифні війни, недбало, а то й по-злочинному поводитися з довіреними їм вантажами. Залізничний транспорт опинився в становищі явної кризи. Концесійне залізничне будівництво було припинене. Наприкінці 1870-х років урядова комісія збрала безліч фактів про зловживання правління акціонерних товариств, безгосподарність, незадовільне ставлення до вимог військового відомства, але висловила проти викупу залізниць у казну. Уряд повинен був провадити залізничне будівництво самостійно, і нечисленні залізниці, збудовані в 1880-х роках, заклали основу державного сектору на транспорті.

Наприкінці 1880-х років під тиском буржуазно-поміщицьких кіл приватна монополія на залізничний транспорт була ліквідована без зміни форм власності. Акціонерні товариства позбавлялися права встановлювати тарифи за перевезення, не могли без дозволу уряду одержувати позики в приватних банках і укладати з ними угоди про реалізацію позик тощо [5].

Що ж до будівництва залізничної мережі на Донбасі, то її розвиток був викликаний перш за все промисловими інтересами. З 80-х років XIX століття і до 1910 року залізничне будівництво в Україні переважно було зосереджено в Донецько-Криворізькому промисловому районі. Як зазначає Р.О. Пономаренко, якщо в 1891 році довжина залізниць у Донбасі була всього 126 км., то вже через 7

років – у 1898-му – 3 056 км. [7, с. 11]. Як ми вже відзначили, випереджуючі темпи будівництва залізниць на Донбасі були обумовлені стрімким розвитком промисловості в цьому районі.

Отже, наприкінці XIX ст. – на початку XX ст. на території сучасної України вже була сформована повноцінна мережа залізниць, серед яких можна виділити Південно-Західні залізниці, Донецьку і Катерининську залізницю та Південні залізниці.

Подальше прискорення залізничного будівництва напередодні й у період Першої світової війни зумовлювалося, крім економічних чинників, воєнно-стратегічними потребами. На початку XX століття в Росії діяло 6 приватних залізничних компаній-гігантів. Мережа двох із них – Московсько-Києво-Воронезької та Південно-Східної – частково проходила територією України [5]. Регламентація діяльності приватних залізниць збігалася з техніко-господарським регулюванням казенної мережі. Залізничне господарство вимагало великих обсягів капіталовкладень, і на початку XX століття вони сягнули такого рівня, як у всі галузі промисловості Росії разом узяті.

Залізничне будівництво супроводжувалося постійним зростанням кількості робітників-будівельників. Чисельність робітників-експлуатаційників зростала відповідно до розширення залізничної мережі: з 1870 року по 1916 рік їх чисельність збільшилась майже в 15 разів.

Проте період бурхливого розвитку залізниць у Російській імперії завершився внаслідок соціально-економічних катастроф, що пройшли у вигляді революцій та громадянської війни. У цей проміжок часу залізниця України зазнала значних втрат та збитків. Було зруйновано багато мостів, колій, станцій, засобів зв'язку. Відновлення роботи залізниць почалося у 1921 році, але порівняно з довоєнним рівнем перевезення вантажів не перевищувало 1/7 вантажообігу 1913 року [8].

У новій державі, що утворилася замість Російської імперії, залізничному господарству приділялася така сама велика увага, і вже з 1922 року почалося будівництво нових ліній, залізничний парк почав поповнюватися новими паровозами та вагонами, а все залізничне господарство перейшло у власність держави. На залізницях України запроваджувалися передові на той час технології автоблокування, автоматичного зчеплення вагонів та гальмування поїздів. У 1940 році обсяг вантажних перевезень залізницями перевищував показники 1913 року у 3,3 рази. Однак черговий процес розбудови залізничного транспорту на території України було припинено внаслідок початку активних військових дій між Німеччиною та СРСР, тобто розвитком Другої світової війни.

У цей період, як і під час Першої світової війни, залізниця виконувала одне з найважливіших стратегічно-військових завдань із матеріально-технічного забезпечення особового складу противничих сторін. Тому підвищена увага приділялася виведенню з ладу залізничних комунікацій та ремонтних баз супротивника. За часи цієї війни залізнична інфраструктура зазнала ще більших втрат: були знищені майже всі мости та вокзали, паровозні і вагонні депо та ремонтні заводи. Крім того, значних руйнувань та пошкоджень зазнали залізничні колії, рухомий склад і відомчі підприємства залізничного транспорту. Процес відбудови залізниць, як і після першої світової війни, революцій та Громадянської війни, також був важким. Давався взнаки брак кваліфікованих та некваліфікованих кадрів, бракувало матеріалів, необхідних для відновлення роботи залізниць. Водночас, як відзначає І.В. Мазило, розбудова залізниць у ті часи сприяла збільшенню професійної зайнятості населення, а відновлення роботи залізниць сприяло нормалізації економічного життя та суспільної атмосфери [9, с. 360].

Відновлення йшло швидкими темпами, і вже у 1948 році залізниця країни перевищила довоєнний рівень ван-

тажообігу. Активно вводилися в експлуатацію нові залізничні магістралі, вокзали, вагонобудівні та ремонтні заводи тощо. Відбувалася електрифікація залізниць, запроваджувалася електровозна та тепловозна тяга, вводилися в обіг великовантажні вагони, спеціалізовані вагони (цементовози, рефрижератори, думпкари, контейнеровози та ін.). Здійснювалися роботи щодо посилення залізничних колій, запроваджувалася диспетчеризація, автоматична локомотивна сигналізація з автостопами, радіозв'язок телемеханіка, обчислювальна техніка для планування та управління роботою транспорту. Поліпшувалася робота сортувальних, вантажних дільничних станцій, удосконалювалася механізація вантажних операцій, запроваджувалися єдині технологічні процеси роботи під'їзних колій та станцій примикання [8]. Розвивалися передові для того часу перевезення в прямому змішаному сполученні, парони та контейнерні перевезення та ін.

На певному етапі, а саме після 1965 р., залізнична мережа України значно зменшила темпи приросту, водночас збільшувався вантажообіг залізничного транспорту. Це пояснюється тим, що залізнична мережа вже набула значного розповсюдження, з'єднала між собою майже всі значні промислові райони та підприємства, а подальша її розбудова не мала або економічного підґрунтя, або транспортної доцільності. Що ж до збільшення вантажообігу, то цьому сприяло введення в експлуатацію відповідної інфраструктури, додаткової кількості рухомого складу нових зразків, підготовки необхідної кількості кваліфікованого персоналу, запровадження систем управління вантажопотоками та ін. Проте підвищення вантажообігу не завжди мало позитивний ефект. Адаже на практиці нерідко мали місце зустрічні перевезення, тобто коли однорідні вантажі перевозилися в зустрічних напрямках, нерациональне використання рухомого складу – простої, порожні перевезення, недозавантаження вагонів та ін.

До набуття своєї незалежності у 1991 року Україна займала одне з перших місць за щільністю залізничної мережі у світі. Залізничний транспорт України є провідною галуззю в дорожньо-транспортному комплексі країни, який забезпечує 82 % вантажних і майже 50 % пасажирських перевезень, здійснюваних усіма видами транспорту. За обсягами вантажних перевезень залізниці України займають четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії. Вантажонапруженість українських залізниць (річний обсяг перевезень на 1 км) у 3-5 разів перевищує відповідний показник розвинених європейських країн [10].

Але поступово з 90-х років минулого століття всі показники роботи залізничного транспорту почали скорочуватись. Залізниці втрачали свої позиції на користь інших видів транспорту, насамперед автомобільного, який перевозив вантажі на короткі та середні відстані. Крім того, обсяг перевезень залізничним транспортом зменшився за рахунок скорочення обсягів промислового виробництва, розірвання економічних зв'язків із країнами, що виникли на території колишнього СРСР та зміни товарної структури вантажопотоків. Незважаючи на це, сьогодні залізниці України перевозять великі обсяги вантажів та кількість пасажирів, випереджаючи при цьому за вантажонапруженістю та інтенсивністю багато розвинених країн. Залізниці вже багато десятиліть поспіль виконують основний обсяг вантажних та пасажирських перевезень.

Велике значення залізничного транспорту в єдиній транспортній системі України обумовлене тим, що через територію держави проходять основні транспортні

транс'європейські коридори: Схід – Захід, Балтика – Чорне море. Проте для повноцінного транспортного входження України до європейського співтовариства необхідна інтеграція в європейську залізничну систему, що потребує звуження ширини української залізничної колії (1524 мм) до європейського зразка (1435 мм). Такі зобов'язання України випливають із Директиви «Про сумісність залізничних систем у рамках Співтовариства». Це потребує великих капіталовкладень, яких немає ані у держави, яка прийняла на себе вказані зобов'язання, ані в Укрзалізниці як у суб'єкта господарювання в цій сфері. Діюча ж нині схема сумісності передбачає складні системи переведення локомотивів і рухомого складу поїздів із колії на колію, що значно знижує ефективність роботи залізничного транспорту, зокрема в часі. Враховуючи, що основні залізничні потоки йдуть в інших напрямках, питання переведення на іншу колію доцільно відкласти на певний час.

Найближчими перспективними напрямками розвитку залізничного транспорту є будівництво швидкісних залізничних магістралей, розбудова великих транспортних вузлів із взаємодією з іншими видами транспорту. Більш віддаленою перспективою є оволодіння новими видами енергії (ядерна, термоядерна, електромагнітна) та застосування їх у перевезенні залізницями. Крім того, вітчизняні залізниці стоять перед великими викликами сьогодення, серед яких обрання ефективної моделі реформування; повернення чи отримання компенсації за майно, що зруйновано або знаходиться на тимчасово окупованих територіях; забезпечення безпеки перевезень з огляду на підвищення небезпеки терактів на залізницях; оптимізація витрат та підвищення прибутковості залізниць та ін.

Отже, з часу появи залізничного транспорту у XIX столітті він змінився якісно та кількісно, в його розвитку слід виокремити три етапи: початковий (з XIX сторіччя до 1917 року), радянський період (з 1921 року до 1991 року), сучасний період (з 1991 року по теперішній час). Поява та розвиток залізниць відбувалися завдяки досягненням людства у сфері науки та техніки, а також наявності потреби з боку промисловості у транспортуванні значних обсягів вантажів. У подальшому такий розвиток сприяв розміщенню та розвитку окремих галузей виробництва, цілих населених пунктів та їх агломерацій.

Основна мережа залізничних колій та транспортних вузлів склалася в Російській імперії та за радянських часів, тобто на перших двох етапах. За ці часи залізниці зайняли центральне місце в перевезенні пасажирів та вантажів серед інших видів транспорту. Цьому сприяв ряд чинників, основні серед яких: велика пропускна та провізна спроможність укупі з високою вантажопідйомністю транспортних засобів; можливість створення прямих транспортних зв'язків між окремими промисловими районами; відносно висока швидкість пересування та можливість перевезення вантажів різного характеру; можливість здійснення перевезень без урахування часу здійснення перевезення (день-ніч, зима-літо), умов погоди (за виключенням форс-мажорних обставин) та ін. Зі здобуттям Україною незалежності розпочинається новий етап у діяльності цього виду транспорту та законодавчого забезпечення його діяльності. На сучасному етапі залізницям вдалося зберегти домінуюче положення в перевезеннях, проте цей вид транспорту стоїть перед великими викликами, які потребують нагального вирішення. Перспективи подальших наукових розробок у даному напрямку полягають у дослідженні моделей реформування залізниць.

ЛІТЕРАТУРА

1. Вільна енциклопедія Вікіпедія: Історія залізничного транспорту в Україні. [Електронний ресурс] / Вікіпедія – Режим доступу : https://uk.wikipedia.org/wiki/Історія_залізничного_транспорту_в_Україні
2. Кадала В.В. Правове регулювання перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні : дис. ... канд. юр. наук : спец. 12.00.04 «Господарське право господарсько-процесуальне право» / Кадала В.В. – К., 2012. – 240 с.
3. Кібіткін С. Історія розвитку залізниць Тернополя [Електронний ресурс] / С. Кібіткін. – Режим доступу : http://www.railway.te.ua/tr_hst_u.htm
4. Кульчицький С.В. Залізничне будівництво в Україні 19 – початку 20 століть [Електронний ресурс] / С.В. Кульчицький // Енциклопедія історії України / редкол.: В. А. Смолій (голова) [та ін.] ; НАН України, Інститут історії України. – К.: В-во «Наукова думка», 2005. – Т. 3: Е-І. – 672 с.: іл. – Режим доступу: http://www.history.org.ua/?termin=Zaliznychne_budivnuctvo_v_Ukr
5. Вільна енциклопедія Вікіпедія: Залізничне будівництво в Україні 19 – початку 20 століть. [Електронний ресурс] / Вікіпедія. – Режим доступу : https://uk.wikipedia.org/wiki/Залізничне_будівництво_в_Україні_19_—_початку_20_століть
6. Вільна енциклопедія Вікіпедія: Балаклавська залізниця. [Електронний ресурс] / Вікіпедія – Режим доступу : https://uk.wikipedia.org/wiki/Балаклавська_залізниця
7. Пономаренко Р.О. Розвиток залізничного транспорту Півдня та Сходу України в другій половині XIX – на початку XX століть : автореф. дис. ... канд. іст. наук : спец. 07.00.07 «Історія науки і техніки» / Р.О. Пономаренко. – К., 2007. – 24 с.
8. Історія виникнення та розвитку залізничних доріг України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://we.org.ua/transport/istoriya-vynuknennya-ta-rozvytku-zaliznychnyh-dorig-ukrayiny/>
9. Мазило І. В. Залізничники на відбудові мостів через ріки України, 1943-1944 рр. / І. В. Мазило // Сторінки воєнної історії України : зб. наук. ст. / відп. ред.: В. А. Смолій. – Київ : НАН України, Ін-т історії України, 1997. – Вип. 10, Ч.2. – 2006. – С. 359–363.
10. Офіційний веб-сайт Укрзалізниці. Загальна інформація. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://uz.gov.ua/about/general_information/