

УДК 94 (477.7) «1960-1970»

**ДИНАМІКА РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ  
ПІВДНЯ УКРАЇНИ У 60-х РОКАХ ХХ ст.****Олександр Шарін**

Миколаївський національний аграрний університет  
Україна, 54010, м. Миколаїв, вул. Георгія Гонгадзе, 9  
e-mail: sharin@mnaeu.edu.ua  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5545-7436>

*У статті на підставі узагальнення статистичних матеріалів розглядається розвиток транспорту та транспортної інфраструктури. У південних областях УРСР простежувалася загальна тенденція до збільшення як пасажиропотоку, так і перевезень вантажу. Аналізується потреба населення у перевезеннях та їх забезпечення. Досліджуються зміни інфраструктури як наземного, морського, так і повітряного транспорту. Порівнюється динаміка розподілу основних фондів на різні галузі транспорту та транспортної інфраструктури у період 1960-1970 рр., коли розгорнулася реконструкція різного виду транспорту та транспортної інфраструктури. Причинами таких зрушень у зазначеній сфері стає як збільшення потреб у транспортних перевезеннях, так і зростання фінансування всієї транспортної системи.*

**Ключові слова:** транспорт, перевезення вантажу, пасажирооборот, автомобільні шляхи, інфраструктура

Глобалізація світової економіки зумовлює активізацію міждержавних господарських зв'язків, багаторазово посилюючи роль транспорту. З точки зору географічної перспективи ефективні перевезення сприяють вирівнюванню регіональних диспропорцій як між країнами, так і на рівні транс'європейської транспортної мережі. Це дозволяє розглядати транспортну систему в якості важливого фактора економічного зростання, створення конкурентних переваг для національних економік у рамках світового господарства.

Сучасні реалії України у контексті нагальної потреби соціально-економічних реформ вимагають загального удосконалення транспортної інфраструктури. Саме тому, аналіз історичного досвіду стану та розвитку транспорту і його інфраструктури у 60-ті роки ХХ ст., – період найбільш динамічних перетворень, заслуговує особливої уваги як українських істориків так і спеціалістів галузі.

Наукові розвідки із зазначеної проблематики є нечисельними, а тема загалом є малодослідженою. В історичних працях не виокремлюється тематика дослідження стану і розвитку транспорту та його інфраструктури у Миколаївській, Одеській і Херсонській областях у 60-ті роки ХХ ст. Лише Довгаль М., Столбовий В., Яшнік М. висвітлили окремі аспекти розвитку транспорту УРСР загалом [3; 10; 11].

Автор представленої статті ставить за мету на підставі джерел і статистичних даних подати динаміку розвитку транспортної інфраструктури Півдня України у 60-х роках ХХ ст.

та здійснити систематизацію матеріалу.

У досліджуваній період значно збільшувалися темпи розвитку транспорту. Порівнюючи динаміку розподілу основних фондів у період із 1960 до 1970 р., констатуємо щорічне зростання відсотка виділення основних фондів на автомобільні шляхи та зменшення того ж показника на залізничний транспорт. Водночас підвищувалися показники розвитку морського транспорту. Так, у 1960 р. на залізничний транспорт виділялося 63,7%, у 1965 р. – 52,3%, а в 1970 р. – 44,8%. Відповідно за рахунок скорочення основних фондів на залізничний транспорт збільшено відсоток на автомобільні шляхи: 11,3% у 1960 р., 13,6% у 1965 р. та 20,4% у 1970 р. На морський транспорт виділяли: у 1960 р. – 10,8%, у 1970 р. – 16,7%. Але серед загального відсотку основних фондів провідне місце посідав залізничний транспорт, не дивлячись на зменшення того ж показника [6, с. 198].

Згідно з проаналізованими статистичними даними у досліджуваних регіонах обсяги прийому та відправлення вантажів залізничним транспортом збільшилися у півтора – два рази. Окрім того, збільшувалися обсяги вантажообігу на водному транспорті. Зросла потреба у будівництві залізничних шляхів та автомобільних доріг.

Потреби населення у перевезеннях забезпечував залізничний транспорт, який в УРСР займав одне з провідних місць. Підтвердженням цього є найбільша кількість перевезень вантажу та пасажирообороту у республіці се-

ред інших видів транспорту. Якщо у 1960 р. ним перевезено 504 млн. тонн, то у 1965 р. – 663 млн. тонн, що складало 131,5% до 1960 р. У 1970 р. перевезено 795 млн. тонн, що становило 157,7% до 1960 р. Зростали і показники перевезень пасажирів на залізничному транспорті: їх питома вага становила 69,9% усього пасажирообороту – у 1960 р. це 26,5 млрд. пас./км; у 1965 р. – 32,2 млрд. пас./км, що становило 121,5% щодо 1960 р.; а у 1970 р. – 42,1 млрд. пас./км, що склало 158,9% щодо 1960 р. [6, с. 199].

На підставі проаналізованого нами матеріалу щодо основних показників розвитку залізничного транспорту загального користування, а саме експлуатаційну довжину колії, кількість відправленого вантажу та вантажу, що прибув, і чисельність відправлених пасажирів, можемо визначити специфіку областей Півдня України.

В Одеській області планомірно зростала експлуатаційна довжина залізничної колії: якщо станом на 1960 р. вона складала 930 км, то у 1969 р. її протяжність досягла 1028 км, що становило 110,5%. Динамічно зростала кількість відправленого й отриманого вантажу. Якщо на початку досліджуваного нами періоду відправлено 12,0 млн. тонн, у 1965 р. – 13,7 млн. тонн, то у 1969 р. – 14,0 млн. тонн. Загальний відсоток відправлених вантажів збільшився у 60-х роках на 116,6%. У той же період прибуло вантажу 20,1 млн. тонн, у 1965 р. – 33,3 млн. тонн, а у 1969 р. – 44,2 млн. тонн. Отже, у 1960-х рр. загальний відсоток вантажів, що прибули, зростає на 219,9%. Окрім відправлення вантажів, інтенсифікується і пасажиропотік: якщо у 1960 р. відправлено пасажирів 5,1 млн. чол., у 1965 р. – 5,6 млн. чол., у 1969 р. – 8,8 млн. чол., то можемо зробити висновок що у 1960-х роках пасажиропотік збільшився на 172,5% [7, с. 120].

Визначена нами тенденція стає загальною для Півдня України. На Миколаївщині також зростали показники розвитку залізничного транспорту загального користування, а саме експлуатаційна довжина колії, кількість відправленого й отриманого вантажу, кількість відправлених пасажирів. Так, експлуатаційна довжина колії станом на 1960 р. складала 719 км, у 1965 р. її протяжність складала 727 км, а у 1968 р. довжина колії, що експлуатувалася, збільшилася порівняно з 1960 р. на 41 км і складала 760 км. Кількість відправленого вантажу у 1960 р. – 4,6 млн. тонн, у 1965 р. – 6,6 млн. тонн, а у 1968 – 8,0 млн. тонн. Отже, у 1960-х роках загальний відсоток збільшення відправлених вантажів зріс на 173,9%. Прибу-

ло вантажу у 1960 р. 6,6 млн. тонн, у 1965 р. – 9,4 млн. тонн, а у 1968 р. – 11,2 млн. тонн. Відповідно у досліджуваній нами період відсоток збільшення вантажів, що прибули, зріс на 169,6%. Загальний пасажиропотік у Миколаївській області залишався приблизно однаковим і складав 2,4 млн. чол. [8, с. 71].

Херсонська область хоча й мала нижчі з трьох досліджуваних областей показники, але вони, як і в Одеській та Миколаївській областях, зростали. Наведемо динаміку змін експлуатаційної довжини колії: так, станом на 1960 р. – 616 км, у 1967 р. вже 629 км, що відповідало 102,1%. Якщо у 1960 р. відправлено 4,5 млн. тонн, то у 1965 р. – 5,5 млн. тонн. У подальшому в 1968 р. кількість відправленого вантажу залишилася на рівні 1965 р. і складала 5,5 млн. тонн. У 1960-х рр. загальний відсоток збільшення відправлених вантажів становив 112,2%. Прибуло вантажу у 1960 р. – 6,3 млн. тонн, 1965 р. – 10,0 млн. тонн, 1967 р. – 11,7 млн. тонн. Всього у розглянутій нами період загальний відсоток вантажів, що прибули, збільшився на 185,7%. Звернемо увагу, що пасажиропотік збільшився незначною мірою і лише у 1967 р.: якщо у 1960 р. відправлено 1,1 млн. пасажирів, то у 1965 р. – 1,1 млн., 1967 р. – 1,4 млн. Можемо зробити висновок, що у 1960-х роках пасажиропотік зріс на 127,2% [9, с. 108].

Найбільші показники розвитку залізничного транспорту загального користування мала Одеська область, яка за кількістю населення та промисловим розвитком дещо випереджала Миколаївську та Херсонську області, які так само мали спільну статистичну тенденцію щодо збільшення зазначених показників.

Залізничний вузол Херсонщини мав пряме сполучення з Дніпропетровськом, Донбасом, Києвом, Москвою, Ригою, Сімферополем, Харковом. Херсонське відділення залізниці було повністю переведене на тепловозну тягу. Для розвитку залізничного вузла величезне значення мала побудова мосту через річку Дніпро.

Зросла питома вага окремих видів тяги у вантажоперевезенні залізничного транспорту, зокрема на вузлі одесько-кишинівської залізничної дороги, до якої належали залізниці Півдня України, а саме Миколаївської, Одеської та Херсонської областей.

Співвідношення паровозів і тепловозів у 1960 р. складало 19 до одного, або 95% до 5%. У подальшому з'явилися електровози. Вже у 1965 р. з усієї питомої ваги окремих видів тяги у вантажоперевезенні залізничного транспорту одесько-кишинівської залізниці електро-

зи займали 26,4%, тепловози – 65,5%, паровози – 8,1%. До 1970 р. паровозів майже не залишилося – їх було 0,2% від загальної кількості залізничного транспорту. Найбільший відсоток (73%) складала питома вага тепловозів, кількість електровозів залишалася майже незмінною порівняно з 1965 р. і складала 26,2%. Отже, проаналізований нами статистичний матеріал доводить, що у досліджуваний період суттєво зросла роль тепловозів та електровозів, натомість майже зник такий вид транспорту, як паровози.

Крім залізничних шляхів, велике значення мали автомобільні шляхи. На другому місці за співвідношенням динаміки перевезень вантажу та пасажирообороту в УРСР – автомобільний транспорт. Якщо у 1960 р. ним перевезено 1678,0 млн. тонн, то у 1965 р. 2362,0 млн. тонн, що складало 140,8%. У 1970 р. перевезено 3 058,0 млн. тонн, що становило 182,2% до 1960 р. Також, відповідним чином, зростали показники перевезень пасажирів на автомобільному транспорті, зокрема автобусами загального користування. Їх питома вага складала 26,9% усього пасажирообороту УРСР. У 1960 р. це 10 млрд. пас./км, у 1965 р. – 24,1 млрд. пас./км, що становило 241% до 1960 р., а у 1970 р. – 46,6 млрд. пас./км, що склало 466% [6, с. 199].

Загальний обсяг перевезення пасажирів на автомобільному транспорті, зокрема на автобусах загального користування, в УРСР склав у 1965 р. 2885,3 млн. чол., а в 1970 р. – 5060,9 млн. чол.

На Півдні України в Одеській області перевезли 71,0 млн. тонн вантажу, у 1965 р. – на 132,67% більше, що складало 94,2 млн. тонн вантажу. У 1970 р. показники перевезення вантажу збільшилися до 115,0 млн. тонн. Швидкими темпами збільшувався і пасажиропотік. Якщо у 1960 р. перевезено 58,9 млн. пасажирів, то у 1965 р. – 114,0 млн., а у 1970 р. цей показник зріс на 317,82% і склав 187,2 млн. пасажирів.

Майже однакові показники розвитку автотранспорту мали Миколаївська та Херсонська області.

Так, на Миколаївщині перевезли 36,4 млн. тонн вантажу, у 1965 р. – на 155,77% більше, що складало 56,7 млн. тонн. Надалі 1968 р. показники перевезення вантажу збільшилися на 166,2%, порівняно з 1960 р. – до 60,5 млн. т.

У Миколаївській області у 1960 р. перевезено 24,5 млн. пасажирів, у 1965 р. – 49,9 млн. пасажирів, у 1968 р. цей показник зріс на 344,49% та склав 84,4 млн. пасажирів.

На Херсонщині у 1960-х рр. також збільшувалися показники перевезень як вантажу, так і пасажирів. У 1960 р. перевезено 35,0 млн. тонн, 1965 – 42,3 млн. тонн, 1970 р. – 60,4 млн. тонн. За 1960 р. перевезено 35,0 млн. пасажирів, 1965 р. – 42,3 млн. пасажирів, у 1970 р. цей показник зріс на 186,69% і склав 89,8 млн. пасажирів.

Отже, у південних областях УРСР простежувалася загальна тенденція до збільшення як пасажиропотоку, так і перевезень вантажу.

Проаналізовані нами архівні джерела свідчать, що автогосподарства переводилися на госпрозрахунок та укрупнювалися. Широко використовувалися великовагові автопоїзди, що поліпшувало централізацію перевезень і використання машин. З 1962 р. у великих містах та обласних центрах на масових рейсах застосовувалося лінійне програмування за допомогою обчислювальних машин, що сприяло раціоналізації використання транспорту [2, арк. 103].

Загальна протяжність автомобільних шляхів в Одеській області збільшилася за десять років з 8992,0 км у 1960 р. до 9308,3 км. у 1970 р. [7, с. 121]. У Херсонській області довжина автомобільних доріг складала у 1960 р. – 6200 км, а в 1970 р. – 6400 км [9, с. 109]. Херсон пов'язувався автошляхами з Києвом, Одесою, Кишиневом, Сімферополем, Харковом, Кривим Рогом, Дніпропетровськом, Миколаєвом та з усіма районними центрами області.

Слід наголосити на збільшенні відсотка автошляхів із твердим покриттям. На Миколаївщині цей показник склав 10,5%, а це 0,9 тис. км від загальної протяжності у 1960 р., що складала 8,5 тис. км. У середині 1960-х рр. першочергова увага приділялася якості автошляхів, так у 1965 р. загальна протяжність автошляхів не змінилася та складала 8,5 тис. км, але збільшився відсоток автошляхів із твердим покриттям до 1,9 тис. км. Станом на 1968 р., у Миколаївській області відбувається навіть скорочення загальної протяжності автошляхів на 0,5 тис. км до 8,0 тис. км. Але найголовніше, відсоток доріг із твердим покриттям піднявся до 28,7% і становив 2,3 тис. км. У Миколаєві 18 липня 1964 р. відкрито рух транспорту по новому мосту через Південний Буг. За створення мосту начальнику мостопотягу № 444 Л. Карелі присуджено Ленінську премію [5, с. 82].

В Одеській області співвідношення автошляхів із твердим покриттям до загальної протяжності автошляхів становили 24,4% у 1960 р., 37,36% у 1965 р. та 49,46% у 1970 р.

Щодо автошляхів у цілому, то їх довжина збільшилася на 0,3 тис. км із 9,0 тис. км у 1960 р., до 9,3 тис. км у 1970 р.

На Херсонщині загальна довжина автошляхів складала 6,2 тис. км у 1960 р., і збільшилася до 6,4 тис. км у 1970 р. Відсоток автодоріг із твердим покриттям складав 9,6% від загальної протяжності автошляхів у 1960 р. та 32,8% у 1970 р.

Досить динамічно розвивався на Півдні України міський пасажирський електротранспорт, який набував першочергового значення у переміщенні громадян містом як один із найдешевших. Так, в Одесі протяжність експлуатаційної лінії трамвайних шляхів за 1965-1970 рр. зростає з 201,5 км до 211,1 км, а троллейбусні шляхи зі 179 км до 231 км. На початку 1960-х рр. відбувається ліквідація наявної ще з 1910 р. вузькоколіїної мережі та заміни її ширококоліїною. У 1961 р. перероблено маршрути 5 і 28, пізніше маршрут 20. У тому ж році до Одеси почали надходити вагони з Усть-Катавського вагонобудівного заводу, які у подальшому експлуатувалися до середини 1980х рр. У Миколаївській області, якщо порівнювати з 1950ми рр., протяжність трамвайних шляхів із 33,5 км збільшилася у 1960 р. до 58,8 км, у 1965 р. – до 63,6 км, а в 1969 р. – до 68,5 км. Протяжність троллейбусних шляхів у Миколаєві, з урахуванням появи першого тролейбуса у місті в листопаді 1967 р. станом на рік їх запуску становила 12,5 км, а в 1969 р. – вже 27,9 км [8, с. 72]. У місті Херсоні у 1960 р. з'явилися перші троллейбуси. До 1970 р. уведено у дію сім маршрутів, на яких пасажирів перевозили 75 троллейбусів.

Будівництво шляхів для електротранспорту іноді відбувалося відповідно до командно-адміністративних принципів, які нібито «ґрунтувалися на економічних доцільностях». Наявним прикладом адміністративно-волюнтаристського диктату у Миколаєві стало знесення церкви під час планування та будівництва троллейбусних шляхів.

Відповідно до архівних джерел нами відтворено хронологію подій. 23 травня 1960 р. Миколаївський міськвиконком прийняв рішення «Про знесення будівлі майстерні об'єктів «Укрсілелектробуд», житлового церковного будинку, будівлі Семенівської церкви (Симеоно-Агрипінівський храм) та огорожі в зв'язку з реконструкцією проспекту Леніна» [1, арк. 168].

На засіданні Миколаївського міськвиконкому під час розгляду проекту розміщення троллейбусних трас на місці храму проти зне-

сення Симеоно-Агрипінівського храму, побудованого 1869 р., виступив головний архітектор області Василь Павлович Скуратівський. Він запропонував проєктантам зменшити діаметр розвороту кола та залишити церкву на місці. Однак транспортники не підтримали цю ідею.

З вересня 1960 р. Миколаївський облвиконком прийняв рішення № 816 «Про вилучення церковної споруди, що знаходиться в користуванні Семенівської релігійної громади, розбиранні її й інших будівель у зв'язку з реконструкцією міста Миколаєва» [1, арк. 201].

Звернемо увагу, що міська влада знищення будівлі храму здійснювала за правилами «грабіжника-руйнівника». 17 вересня 1960 р. до Симеонівської церкви та прилеглих вулиць було підтягнуто потужну землерийну техніку, автокрани, навантажувачі, автосамоскиди. Військові сапери Одеського військового округу підготували та здійснили підірвання будівлі храму. Вночі при світлі прожекторів розпочали роботу екскаватори та самоскиди. Протягом однієї ночі залишки зруйнованих будівель було вивезено, а на місці Симеонівської церкви побудоване коло для розвороту транспорту, насипано землю і навіть посаджено кущі, дерева та квіти. Отже, знищення духовного осередку демонструє, що у радянські часи партійна номенклатура нехтувала традиційними потребами громадян, прикриваючи свої вчинки економічною доцільністю.

Слід зазначити, що крім наземного транспорту, належне місце у житті Півдня України посідав водний транспорт. Його питома вага серед усіх видів транспорту загального користування постійно зменшувалася незважаючи на те, що морський транспорт визнавався найдешевшим у перевезенні. У 1960 р. він складав лише 1,9% від загального показника перевезень по УРСР, у 1965 р. – 1,8% та 1,3% – у 1970 р.

У Миколаївській області діяло чотири великі порти, а саме: морський, пасажирський і торговельний порти, річковий порт і з 1965 року спеціалізований морський порт «Октябрьський». Проводилася робота по заміні застарілого устаткування на сучасне. Так, Миколаївський морський торговельний порт за семирічним планом (1959-1965 рр.) був включений до генерального плану реконструкції провідних портів країни. Велика увага приділялася комплексній механізації вантажно-розвантажувальних робіт.

У Херсоні в 60-х рр. ХХ ст. функціонували два порти: морський торговельний порт і річ-

ковий порт. Херсонський морський порт відігравав чималу роль як у внутрішніх, так і зовнішніх торговельних зв'язках республіки. Морські зв'язки через Херсон здійснювались із 42 країнами світу. За роки сьомої та восьмої п'ятирічок морський порт реконструйовано, оснащено транспортерами, потужними портальними плавучими й електричними кранами, конвеєрами, різними навантажувачами. Споруджено елеватор для обробки зернових вантажів. Через Херсонський морський порт вивозилися хліб, ліс, метал, марганцева та залізна руди, мінеральні добрива.

Одеса завжди визнавалася провідним на Півдні України морським торговельним і пасажирським портами. Зростала роль перевезень України у зовнішньо- та внутрішньоторговельних й економічних зв'язках СРСР. Вантажообіг Чорноморського пароплавства зріс у 4,6 рази і досяг 60% морського вантажообігу СРСР. Водним транспортом здійснювались перевезення вантажів до 70 країн світу. Загалом через УРСР продукція йшла у 81 країну світу.

За рівнем механізації Одеський порт займав одне з провідних місць у СРСР. Порт мав торговельні зв'язки більш як із шістдесятьма країнами світу, вантажі як відправлялися так і приймалися портом. В Одеському архіві збереглися документи про те, що делегація з Японії приїздила переймати досвід ведення портової роботи. У роки семирічки вперше в Одеському порту судна почали обробляти за методом «залізничний вагон – трюм». Впровадили цей метод механізатори О. Данилов, М. Чурбакова та В. Турленко.

Подальше зростання товарообігу та вантажних операцій потребували розширення виробничих потужностей. Тому восени 1957 р. за рішенням уряду на Сухому Лимані, поблизу селища Іллічівськ, розпочалося будівництво нового порту. Він будувався надшвидкими темпами. 5 серпня 1958 р., до нового порту, який отримав назву «Іллічівськ», зайшло перше судно-теплохід «Україна». А вже 1960 р. Іллічівський порт за обсягом обробки вантажів випередив Одеський порт. Коли у 1961 р. сюди прибув з Кронштадта унікальний плавучий док, що здійснив небувалий у світовій практиці перехід з Балтики до Чорного моря, Іллічівськ став великою базою для ремонту суден. Він також використовувався як база антарктичного китобійного та краболовецького флоту. Через Іллічівськ УРСР підтримувала торговельні зв'язки з 38 країнами світу. У восьмій п'ятирічці вчергове реконструювався Одеський морський порт. Його потужності розши-

рилися на 69 транспортних морських ліній до 92-х країн світу. У 1968 р. на території порту було відкрито Одеський морський вокзал, збудований зі скла та бетону, який на той час визнано однією із кращих споруд такого типу в СРСР.

У розглянутий нами період прикладом важливості водного транспортного сполучення, як найдешевшого, слугує Херсонщина. Порівняно з 1960 р., коли було відправлено 1,2 млн. тонн, а прийнято 1954 млн. тонн вантажу, у подальшому в 1970 р. здійснено відправлень на 3166 млн. тонн, а прийнято 4047 млн. тонн вантажу [9, с. 109]. За проаналізованими статистичними даними, вантажообіг річкових портів і пристаней Херсонської області збільшився у два рази. Річковий порт обслуговував 21 пасажирську лінію. Його роль значно зростала після створення Каховського водосховища та введення у дію глибоководного шляху від гирла Дніпра до Запоріжжя.

Відбувалася модернізація та реконструкція повітряного транспорту. На авіалініях аерофлоту України та СРСР з'явилися нові літаки ТУ-104 і АН-24. За 1959-1965 рр. протяжність авіаліній України подвоїлася. У 1960 р. Миколаївський аеропорт було переорієнтовано на польоти для цивільної авіації, а у 1961 р. відбувся перший виліт із Києва пасажирського АН-24 до Херсонського аеропорту. З кінця 1940-х рр. і до 1961 р. основним аеропортом Одеси вважався аеропорт «Застава» (з ґрунтовою злітно-посадковою смугою довжиною 800 м). З 1961 р. він використовувався для виконання авіаційних робіт (насамперед сільськогосподарських) на літаках АН-2 і гвинтокрилах. У 1960-1970-х рр. з аеропорту «Застава» виконувалася велика кількість пасажирських рейсів на літаках АН-2 у райцентри та великі села Одеської області. Відкриття у 1962 р. аеропорту «Одеса» дозволило фахівцям говорити про створення так званого «Південного аероузла». У ширшому визначенні це поняття включало комплекс аеропортів Миколаївської та Херсонської областей.

У досліджуваній період значно збільшилися показники розвитку транспорту. Загалом в УРСР найбільший обсяг основних фондів, передбачених на розвиток транспортної системи, виділявся на залізничний, морський, автомобільний транспорт й автомобільні шляхи. Щороку зростав відсоток основних фондів передбачених на автомобільні шляхи та зменшувався той же показник на залізничний транспорт. Також підвищувалися показники розвитку морського транспорту. Згідно з проана-

лізованими статистичними даними, у досліджуваних регіонах обсяги прийому та відправлення вантажів залізничним транспортом збільшилися у півтора – два рази. Окрім того, збільшувалися обсяги вантажообігу на водному транспорті.

Зросла потреба у будівництві залізничних шляхів та автомобільних доріг. Найбільше перевезень вантажу та пасажирооборот в УРСР здійснював залізничний транспорт. Якщо у 1960 р. ним було перевезено 504 млн. тонн, то у 1965 р. – 663 млн. тонн, що становило 131,5% до 1960 р., у 1970 р. перевезено 795 млн. тонн, що становило 157,7% до 1960 р. Друге місце у співвідношенні динаміки перевезень вантажу та пасажирооборот в УРСР посідав автомобільний транспорт. Автогосподарства укрупнювалися і переводилися на госпрозрахунок. Використовувалися великовагові автопоїзди, що сприяло поліпшенню використання машин і централізації перевезень. Слід зазначити, що окрім наземного транспорту, належне місце у житті Півдня України посідав водний транспорт. Хоча питома вага останнього серед усіх видів транспорту загального користування постійно зменшувалася, він залишався найдешевшим у перевезенні вантажу. Міський пасажирський електротранспорт як один із найдешевших у пересуванні громадян містом також набував вагомого значення.

Отже, наведені матеріали доводять, що у 60-х рр. ХХ ст. відбувалися суттєві зміни інфраструктури як наземного, морського, так і повітряного транспорту. Розгорнулася реконструкція залізничного транспорту на основі електрифікації та впровадження теплової тяги. З

1957 р. припинилося виробництво паровозів. На залізницях з'явилися електровози та тепловози. Рівень механізації на залізничному транспорті підвищився у 1960 р. до 60% порівняно з довоєнними роками, у подальшому показники експлуатації залізничного транспорту лише збільшувались, у річковому – до 78%, морському – до 68,5%. Але були випадки, коли під виглядом економічної доцільності у транспортній галузі, а саме прокладанні нових шляхів, адміністративно-волюнтаристськими методами руйнували культурно-історичні осередки.

#### ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА:

1. Державний архів Миколаївської області Ф.Р-992 «Миколаївська обласна Рада. 1937-1941 рр., 1943-2001 рр.». Оп. 6. Спр. 2669 «Рішення виконкому Миколаївської міськради за 1960 р.». 280 арк.
2. Державний архів Одеської області Ф.Р-6694 «Одеське обласне управління пасажирського автотранспорту, м. Одеса. 1958-1987 рр.». Оп. 1. Спр.161 «Матеріали по раціоналізації та винахідництву (накази, проколи, розрахунки, інформація), 29 січня – 12 грудня 1966 р.». 164 арк.
3. Довгаль М.Ф. Автомобильные дороги Украины и их развитие в семилетке. Киев: [б.в.], 1960. 27 с.
4. Енциклопедія українознавства: Словникова частина. Париж-Нью-Йорк: Молоде життя, 1980. Т. 9. С. 3247-3252.
5. Лагошняк О. Від Старої переправи до Варварівського мосту. Миколаїв: Іліон, 2014. 270 с.
6. Народне господарство Української РСР в 1985 році: Статистичний щорічник. Київ: Техніка, 1986. 398 с.
7. Народное хозяйство Одесской области. Статистический сборник. Одесса, 1973. 215 с.
8. Народное хозяйство Николаевской области. Статистический сборник. Одесса: Маяк, 1970. 137 с.
9. Народное хозяйство Херсонской области. Статистический сборник. Херсон, 1973. 183 с.
10. Столбовой В.Д. Транспорт Украинской ССР. Киев, 1971. 120 с.
11. Яшник М.М. Железнодорожный транспорт Украины за 50 лет. Киев: Знание, 1968. 32 с.

*Sharin Oleksandr*

#### Dynamics of Transport Infrastructure Development in the South of Ukraine in the 1960s

*In the paper on the basis of generalization of statistical data, the development of transport and transport infrastructure is considered. In the southern regions of the Ukrainian SSR, took place a general tendency to increase both passenger traffic and carriage of goods. The dynamics of the main funds allocation to various sectors of transport and transport infrastructure in the period of 1960-1970 is compared. Reconstruction of different types of transport and transport infrastructure is submitted. The reasons for such changes in the area became both enhanced demand for transportation and increased funding for the whole transport system.*

*The population's needs for transportation were provided by rail transport, which occupied one of the leading places in the Ukrainian SSR. It is confirmed by the largest volume of cargo and passenger traffic in the Ukrainian SSR comparing with other kinds of transport. According to the analyzed statistical data in the studied regions, the volume of receipt and consign of goods by rail increased by one and a half or two times.*

*There were significant changes in the infrastructure of such as land, sea, and air transport. Reconstruction of all types of transport and transport infrastructure was started.*

*Urban passenger electric means of transportation are also studied. It became important in moving city-dwellers through the city and became one of the cheapest. The volume of passenger transportation by road transport, in particular by public buses, is analyzed.*

*The activity of seaports as an important component of the transport infrastructure is compared as well. The ways of the resolution of the issues concerning air transport of Odesa, Mykolaiv, and Kherson Regions are determined.*

*There was a tendency to increase both passenger traffic and carriage of goods in the southern regions of the Ukrainian SSR.*

---

*In the 1960s, the transport infrastructure was being developed, in particular, the length of roads and railroads was increased. The increase in the percentage of hard-coated roads should be emphasized.*

*The need of the population in transportation and its provision is analyzed. Changes in such as land, sea, and air transport infrastructure are studied.*

**Keywords:** *transport, carriage of goods, passenger traffic, roads, infrastructure*

*Надійшла до редакції / Received: 29.10.2018*

*Схвалено до друку / Accepted: 21.12.2018*