

А. М. Хахлюк

**ЗАЛІЗНИЧНИЙ КОМПЛЕКС УРСР
В ПЕРІОД ДВАНАДЦЯТОЇ П'ЯТИРІЧКИ
(1986 – 1990 рр.)**

У статті досліджується динаміка розвитку залізничного комплексу України в дванадцятій п'ятирічці. Аналізуються причини зниження темпів та обсягів перевізної роботи. З'ясовується вплив економічної реформи, нових методів господарювання на функціонування галузей та підприємств комплексу.

На підприємствах і в організаціях залізничного комплексу України продовжувалася велика і напружена робота по виконанню планів і завдань п'ятирічки. Заводи залізничного машинобудування докладали зусиль щодо забезпечення випуску сучасних локомотивів і вагонів для залізниць, працівники залізничного транспорту боролися за підвищення пропускної та провізної спроможності магістралей, раціональне використання рухомого складу, повсюдне зміцнення дисципліни та порядку.

Порівняно з попередніми часами, на залізницях відбулися суттєві зміни. Перевізний процес обслуговували потужні тепловози і електровози, чотири- та восьмиосні вагони, спеціалізований рухомий склад. У залізничне полотно в дедалі більших обсягах укладалися залізобетонні (замість дерев'яних) шпали, автоматизовувалось управління перевізним процесом. Змінювалася технологія експлуатаційної роботи, підвищувалася вага потягів, інтенсивніше завантажувалися магістралі, зростали швидкості руху.

Певною мірою процеси розвитку складових залізничного комплексу в розглядуваний період досліджувалися в працях І. В. Белова, В. Г. Галабурди, М. Г. Вінниченка, М. М. Толкачова, М. М. Кулагіна, М. Ф. Трахункова, М. Є. Мандрикова та ін. Основна увага в них приділялася пошуку нових ефективних напрямків удосконалення господарського механізму за умов економічної реформи, питанням перебудови роботи підприємств і організацій залізничного транспорту. Разом з тим проблеми системного розвитку складових залізничного комплексу здебільшого залишалися поза увагою дослідників.

У даній статті робиться спроба, цілісного, системного дослідження проблеми взаємозалежності розвитку складових залізничного комплексу та

* Продовження розробки теми. Початок див. у кн.: Історія народного господарства та економічної думки України: Міжвід. зб. наук. праць: — Вип.: 26-27; 29; 30; 31-32; 33-34; 35-36; 37-38.

їхнього впливу на виконання завдань перевезення пасажирів та вантажів. Актуальність такої розробки підсилюється тим, що в роки дванадцятої п'ятирічки значно зросла роль залізничного комплексу України як важливої виробничої та інфраструктурної ланки всього народного господарства. Задоволення потреб держави у перевезеннях вантажів та пасажирів значною мірою залежало від ефективної роботи головної складової комплексу – залізничного транспорту, який за обсягом вантажообігу посідав провідне місце серед інших видів транспорту держави (табл. 1).

Таблиця 1. Розподіл вантажообігу за окремими видами транспорту *

Вид транспорту	Р і к			
	1985		1990	
	Усього, млрд т/км	%	Усього, млрд т/км	%
Увесь транспорт	985,6	100	1039,3	100
В тому числі:				
залізничний	497,9	51	474,0	46
автомобільний	71,8	7	79,7	8
трубопровідний	155,2	16	208,0	20
морський	248,3	25	265,6	25
річковий	12,2	1	11,9	1
авіаційний	0,2		0,1	

* За даними: *Статистичний щорічник України за 2001 рік.* – К.: Техніка, 2002. – С. 241.

Із даних таблиці видно, що в 1985 р. на залізничний транспорт припадало 51% усього вантажообігу в Україні, а в 1990 р. – 46%. На частку інших видів транспорту в 1990 р. за цим показником припадало: морського – 25%, трубопровідного – 20%, автомобільного – 8%, річкового – 1%.

В зв'язку з цим слід зазначити, що в середині 1980-х років з особливою силою стали давати про себе знаки ті негативні тенденції, що виникли ще в попередні часи: авторитаризм в системі політичного управління та наростаюча бюрократизація економіки призвели до появи та поглиблення кризових явищ в усіх сферах життя країни. За цих умов сталося загальне зниження ефективності та обсягів суспільного виробництва і як наслідок – зменшення перевезень (табл. 2).

Як свідчать дані табл. 2, у 1990 р. порівняно з 1985 р. зменшилися обсяги перевезень по залізницям практично усіх видів вантажів. Особливо це торкнулося таких матеріаломістких паливно-енергетичних матеріалів, як вугілля (обсяг перевезень зменшився на 30 млн т), нафта та нафтопродукти (на 2 млн т), чорні метали (на 5 млн т), руда (на 12 млн т), ліс і лісові матеріали (на 1 млн т). Різко погіршилися кількісні показники і якість експлуатаційної роботи, уповільнився оборот вагонів, знизилася надійність транспортних засобів [6, с. 2].

Таблиця 2. **Перевезення вантажів залізничним транспортом у 1985-1990 рр. ***

Вид вантажу, млн т	Р і к	
	1985	1990
Всі вантажі (відправлення)	1024	974
В тому числі:		
вугілля	247	217
кокс	17	19
нафта і нафтопродукти	54	52
чорні метали	75	70
ліс	6	5
хліб	35	36
руда	128	116
цемент	19	19
хімічні та мінеральні добрива	19	16
інші вантажі	424	424

* За даними: *Статистичний щорічник України за 2001 рік.* – К.: Техніка, 2002. – С. 242.

Економічна реформа в галузях залізничного комплексу очікуваних результатів не дала. Так, якщо в одинадцятій п'ятирічці собівартість перевезень зросла на 7,4%, то в дванадцятій цей показник погіршився ще більше. Зростання заробітної плати на залізницях випереджало підвищення продуктивності праці. Економічні важелі, що діяли недостатньо стимулювали зростання обсягів перевезень і зменшення собівартості експлуатаційної роботи [2, с. 60].

За умов переходу до ринкової економіки на діяльність залізниць дедалі більшою мірою впливали такі чинники: а) соціальна спрямованість розвитку економіки, що вимагала суттєвого скорочення темпів приросту продукції в паливно-сировинних галузях і, відповідно, потреби в її перевезеннях; б) впровадження багатосекторної моделі економіки, в якій значну роль стали відігравати колективні та індивідуальні форми власності, у зв'язку з чим зросли коливання інтенсивності пред'явлення вантажів до перевезення; в) масштабний перехід від розподілу фондів до торгівлі засобами виробництва, що призвело до зростання середньої дальності перевезень багатьох видів вантажів; г) розширення республіканського суверенітету позначалося як на розміщенні нових промислових підприємств, так і на зміні спеціалізації діючих в напрямі першочергового задоволення місцевих потреб. Це суттєво змінювало транспортно-економічні зв'язки і структуру перевезень, певною мірою спричиняло дестабілізацію роботи залізниць.

Зменшення обсягів перевезень на макрорівні, в масштабі держави, супроводжувалося також зменшенням перевезень вантажів і вантажообігу на мікрорівні (табл. 3).

Таблиця 3. **Перевезення вантажів, вантажообіг і довжина залізничних під'їзних колій ***

	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Перевезено вантажів, <i>млн т</i>	2877	2971	2949	2970	2875	2799
Вантажообіг, <i>млрд т/км</i>	16,8	17,5	17,9	18,0	17,2	16,3
Розгорнута довжина колій (на кінець року), <i>тис. км</i>	26,3	26,5	27,0	27,0	26,8	27,3

* За даними: *Народне господарство Української РСР у 1990 році: Статистичний щорічник*. – К.: Техніка, 1991. – С. 428.

Із даних табл. 3 видно, що навіть при збільшенні за роки дванадцятої п'ятирічки, розгорнутої довжини колій (на 1 тис. км), під'їзними коліями підприємств і організацій перевезено вантажів у 1990 р. на 78 млн т менше, ніж у 1985 р. В результаті вантажообіг за цей період зменшився на 500 млн т.

Слід зауважити, що кризові явища в економіці України втягнули в свою орбіту не тільки залізниці. Зниження обсягів внутрішніх перевезень спостерігалось і на інших видах транспорту (табл. 4).

Таблиця 4. **Відправлення вантажів в УРСР за видами транспорту, млн т ***

Вид транспорту	Р і к					
	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Всі види транспорту	6118	6295	6271	6314	6274	6286
У тому числі:						
залізничний	1024	1043	1030	1038	1017	974
морський	56	60	59	60	58	53
річковий	57	59	61	63	68	66
автомобільний	4727	4856	4832	4857	4832	4897
авіаційний	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2
трубопровідний	254	277	289	296	299	296

* За даними: *Народне господарство Української РСР у 1990 році: Статистичний щорічник*. – К.: Техніка, 1991. – С. 423.

Із табл. 4 видно, що відправлення вантажів зменшилося також (крім залізничним) морським та авіаційним видами транспорту. При цьому сталося значне зниження експортно-імпортних перевезень, які скоротилися більше, ніж на третину [3, с. 36].

Однією з причин «експортно-імпортної лихоманки» на кордонах був величезний розрив між обсягами імпорту і експорту, що стався в цей час. З радянської сторони вагонів надходило значно менше (бо зменшився експорт), а із західної – значно більше (бо зріс імпорт). Для перевезення імпортних товарів потребувалася відповідна кількість справних вагонів. А їх надходило 80% несправних, не придатних для перевезення імпортних вантажів [4]. Ще однією причиною напруженого стану з обробкою експортно-імпортних товарів була недостатня механізація навантажувальних робіт, відсутність необхідної кількості

автонавантажувачів, їхня технічна несправність. Так, якщо у 1975 р. половина вагонів, що надходила з інших залізниць потребувала ремонту, то у 1990 р. – чотири з п'яти (майже 80%). За цих умов залізниці вимушені були самі нарошувати ремонтну базу рухомого складу. Донецька залізниця, зокрема, стала основним ремонтним цехом своєї мережі. За останні роки п'ятирічки вона щорічно ремонтувала понад 1 млн вагонів [1].

Нестача вагонів гальмувала також виконання планів внутрішніх перевезень. В результаті з перебоями змушено було працювати багато підприємств харчової промисловості країни (через порушення графіків доставки солі об'єднання «Артемсіль»). Напружена ситуація утворилася з перевезеннями вугілля та нафтопродуктів. Борг з навантаження паливних ресурсів щомісяця по всій залізничній мережі становив близько 6 млн т [12]. У цілому по мережі не вивантажувалися тисячі вагонів.

Недоліки в роботі залізниць спричинялися також низкою чинників законодавчого характеру. Так, по-перше, статутом залізниць передбачалася обмежена відповідальність їх за збереження вантажів (тобто відповідальність між перевізником і замовником встановлювалася рівною і взаємною). Однак за нових умов – умов переходу до ринку цього було недостатньо: відповідальність перед клієнтурою у дороги повинна була стати повною (з відповідальністю в повному обсязі за збитки, спричинені клієнтові). По-друге, залізниця як монополіст мала право встановлювати тарифи на перевезення вантажів самостійно. Однак це призвело до того, що арбітражні суди були перевантажені тисячами заяв, протестів проти свавілля перевізників, самочинного підвищення тарифів на перевезення. По-третє, закон не передбачав відповідальності республік за роботу залізниць в ринкових умовах. Отже в цій частині він взагалі застарів і потребував кардинальних змін (причому не за формою, а за змістом). Назріла необхідність перебудувати роботу залізниць так, щоб вони були зобов'язані не просто перевозити вантажі, а доставляти їх до конкретної станції, за конкретною адресою, конкретному отримувачу.

Значного покращання вимагала організація пасажирських перевезень. Однак відправлення пасажирів у роки п'ятирічки майже не зросло (табл. 5).

Таблиця 5. Відправлення пасажирів залізничним транспортом *

	Р і к					
	1985	1986	1987	1988	1989	1990
Відправлено пасажирів, млн чол.	661	687	687	679	675	675
У тому числі: у приміському сполученні, млн чол.	577	600	596	588	582	582
Пасажиروبіг, млрд пас/км	67,0	68,6	71,4	72,9	73,2	76,0

* За даними: *Народне господарство Української РСР у 1990 році: Статистичний щорічник*. – К.: Техніка, 1991. – С. 425.

Обсяг відправлень пасажирів у 1990 р. становив лише 98,2% рівня 1986 р., у тому числі у приміському сполученні ще менше – 97,0%. Підвищення ж на 11,3% у 1990 р. пасажирообігу (в порівнянні з 1985 р.) свідчить не стільки про збільшення перевезених пасажирів, скільки про збільшення відстані пробігу поїздів. Тобто, ефективність перевізної роботи залізниць не зросла, а зменшилася.

Причинами зниження обсягів пасажирських перевезень були: а) погіршення експлуатаційної роботи, що спричиняло хронічні запізнення пасажирських поїздів; б) зниження дисципліни, відповідальності посадових осіб за дотримання графіків руху поїздів; в) зменшення швидкості руху поїздів на 0,7-1,1% за п'ятирічку (до 55 км/год) через погіршення стану верхньої будови шляхів та збільшення кількості попереджень щодо обмеження швидкості. [Для порівняння: у цей час у Франції, наприклад, були встановлені такі рекорди швидкості, як 482,4 км/год та 510,6 км/год]; г) відсутність належного сервісного обслуговування пасажирів через нестачу провідників, неякісне торговельне обслуговування та харчування пасажирів; д) зростання кількості порушень у роботі поїзних бригад тощо.

Головною причиною незадовільного стану пасажирських перевезень, на наш погляд, була відсутність заінтересованості в них із боку всіх служб залізниць. З одного боку, пасажирські поїзди заважали пропуску вантажних ешелонів (особливо на дільницях, де були практично вичерпані резерви використання перепускної спроможності). З іншого боку, розвиток пасажирських перевезень був пов'язаний із забезпеченням більш високих швидкостей руху і, як наслідок, з більш високою трудомісткістю і вартістю утримання рейкової колії та штучних споруд. Одночасно підвищення якості пасажирських перевезень вимагало від вагонників та локомотивників більших витрат на утримання і ремонт рухомого складу. Навіть для пасажирських служб, які здавалося б заінтересовані у розширенні обсягів і покращанні якості пасажирських перевезень, зростання пасажиропотоків пов'язані з ускладненнями в роботі вокзалів, технічних станцій, білетних, багажних кас та інших підрозділів без відповідного зростання заінтересованості. У зв'язку з цим назріла необхідність у розробці економічних важелів, які б вплинули на працівників усіх відповідних служб і підрозділів, зацікавили б їх в роботі.

В останні роки дванадцятої п'ятирічки загострилася проблема пропускної та провізної спроможності основних вантажонапружених магістралей. Вона потребувала наукового обґрунтування і практичного розв'язання низки взаємопов'язаних завдань.

Головним з них стало підвищення потужності і надійності роботи рухомого складу та технічних засобів, що забезпечують чіткий і ритмічний рух. Зважаючи на світову тенденцію – спеціалізацію у вагонобудуванні, у 1990 р. була прийнята наукова програма технічного переобладнання і модернізації залізничного транспорту. Вона передбачала забезпечення поставок залізницям вантажних вагонів з доведенням частки

спеціалізованого рухомого складу до 39% (в той час як на залізницях США вона становила 60%). Проблеми підвищення провізної спроможності залізниць вирішувались через збільшення ваги поїзда. Наукові дослідження і досвід експлуатації показали, що застосування більш ефективних великовантажних восьмивісних (замість чотиривісних) вагонів на найважливіших вантажонапружених напрямках підвищувало продуктивність праці у 5 разів, а провізна спроможність доріг без реконструкції станцій зростала на 20–40% [10, с. 7]. В результаті проведеної роботи стали випускатись нові вагони габариту Т. Вони мали більші розміри за шириною та за висотою.

В галузі локомотивобудування велися дослідження з розробки нового і модернізації серійного рухомого складу, удосконалення двигуна і гальмівних систем, ремонтної бази і системи експлуатації локомотивів. Проведені випробування дослідних зразків тепловоза ВЛ80В з вентиляним двигуном і тепловоза ВЛ86Ф з асинхронним тяговим приводом. У тепловозобудуванні було закінчено цикл випробувань тепловозів 2ТЕ116. З'явилися конструкції нових перспективних пасажирських і вантажних тепловозів ТЕП80 і 2ТЕ136 з дизелями потужністю по 6000 к.с. і були випущені їх дослідні зразки. Проводилися роботи зі створення дослідних зразків газо-тепловозів: магістральних, що працюють на зрідженому природному газі і маневрових – на стиснутому (компримірованому) природному газі. Розроблено нові засоби механізації та автоматизації ремонту локомотивів.

З метою ліквідації серйозного відставання в оснащенні й утриманні колійного господарства йшов пошук науково-обґрунтованих технологій ремонту шляхів. Досліджувалися варіанти використання машин і механізмів в технологічному ланцюгу на основі поопераційного графіка роботи в «вікно». Проводилися роботи з обладнання всіх найважливіших напрямів мережі доріг автоблокуванням і автоматичною локомотивною сигналізацією. На інших лініях з інтенсивним рухом застосовувалося напівавтоматичне блокування.

Тривав процес обладнання залізничних ліній диспетчерською сигналізацією. При цьому старі апарати замінювалися на нові, більш прогресивні («Нева», «Луч»), які забезпечували практично необмежену дальність управління при використанні повітряних і кабельних фізичних ланцюгів і каналів тональної чистоти. Велися роботи з розробки комплексної системи автоматизованого управління рухом поїздів на ділянках великої довжини. Однак створення автоматизованої системи управління рухом стримувалось недостатнім рівнем інформаційної бази, низькими параметрами обчислювальної техніки (що знижувало рівень теоретичних і прикладних розробок, а також уповільнювало їх практичну реалізацію).

З метою підвищення безпеки перевезень, попередження аварій і катастроф проводилися такі наукові дослідження, як: розробка приладів та

обладнання для контролю роботи локомотивних бригад і стану гальмівного обладнання; створення засобів діагностики технічного стану тепловозів, підшипників вагонів, опор контактної мережі; конструювання магнітних ультразвукових систем неруйнівного контролю для дефектоскопіювання елементів шляху і деталей рухомого складу; розробка вагона шляховимірювача (з бортовим ЕОМ) та шляховимірювального візка для контролю стану шляху тощо.

Передбачаючи зростання найближчим часом труднощів у сфері транспортної енергетики (особливо в тяговому енергозабезпеченні) вчені і спеціалісти розробили спеціальну галузеву науково-технічну програму економії паливно-енергетичних ресурсів на залізничному транспорті. Вона включала комплекс заходів аналогічних тим, що проводилися у промислово розвинутих країнах Заходу і Японії для стабілізації та зниження енергоспоживання на залізницях. Основними напрямками економії паливно-енергетичних ресурсів була електрифікація, збільшення ваги поїздів, перехід на роликові підшипники, розширення полігона з рекуперативним гальмуванням.

Порівняно з іншими видами залізничний транспорт є найбільш безпечним (кількість загиблих на залізницях у 2-3 рази менше, ніж на повітряному та в сотні разів менше, ніж на транспорті автомобільному). За ринкових умов висока надійність залізничного транспорту дозволяє йому успішніше витримувати конкуренцію з іншими видами транспорту в боротьбі за клієнта.

Аналіз безпеки перевезень показав, що 50% причин всіх аварій припадає на шляхове господарство [13, с. 37]. Такий стан склався головним чином внаслідок зниження технічного рівня колійного шляху через недопоставки матеріалів верхньої будови (насамперед рейок, шпал, стрілочних переводів) (табл. 6).

Таблиця 6. Динаміка матеріально-технічних поставок залізницям (1986-1990 рр.) *

Показник	Р і к				
	1986	1987	1988	1989	1990
Рейки, що випрацювали свій ресурс, тис. км	33,2	33,3	32,7	33,4	35,4
Частка від загальної наявності, %	16,6	16,7	16,1	16,8	17,3
Несправні стрілочні переводи, тис. шт.	33,3	34,8	35,4	36,9	37,5
Частка від загальної кількості, %	10,3	10,7	10,8	11,1	11,2
Несправні дерев'яні шпали, млн шт.	46,3	46,8	47,5	50,5	55,2
Частка від загальної кількості, %	12,0	12,2	12,4	13,2	14,5

* Підраховано за даними: Шульга В. Я. Техническому состоянию пути – особое внимание // Железнодорожный транспорт. – 1992. – № 4. – С. 38.

Як видно з табл. 6, частка довжини головних шляхів, на яких рейки випрацювали свій ресурс, впродовж 1986-1990 рр. зростає з 16,6 до 17,3%, частка дефектних стрілочних переводів – з 10,3 до 11,2%, дефектних дерев'яних шпал – з 12,0 до 14,5%.

У роки дванадцятої п'ятирічки залізничниками стали використовуватися нові методи господарювання. Так, готуючись до переходу на орендні відносини, колектив Дарницької механізованої дистанції навантажувально-розвантажувальних робіт Південно-Західної залізниці досяг високих показників в роботі за першою моделлю госпрозрахунку. Працівники дистанції вийшли на колективний підряд. Нова форма організації праці дозволила підняти ефективність роботи механізмів і техніки. На підприємстві освоїли відновлення вузлів і деталей, розширили платні послуги за очистку «чужих» вагонів. У результаті протягом 1990 р. було додатково вивантажено понад 1 тис. вагонів, на 1,3% зменшено простоювання вагона під однією вантажною операцією, на 22% зростає продуктивність праці, перевиконано план по доходах.

Широке впровадження бригадного підряду дозволило розв'язати проблему дефіциту кадрів на підприємствах Донецької магістралі. За останній рік на 800 чол. збільшилася кількість монтерів шляху, підвищилася їх заробітна плата, зростає матеріальна зацікавленість та якість роботи. В результаті покращився стан залізничної колії, на 50 одиниць знизилася бальність шляху, було відремонтовано 100 км залізничних колій, що сприяло поліпшенню безпеки руху поїздів.

Нові умови господарювання сприяли підвищенню якості роботи з пасажирями. Колектив Жмеринської дирекції з обслуговування пасажирів тільки за один квартал 1990 р. додатково відправив 300 тис. пасажирів. Було отримано близько 45 тис. руб. місцевих доходів та надходжень за надані послуги. Здійснювалася реконструкція вокзалів [8, с. 10]. Продовжувався процес розробки нових технічних засобів управління. Перехід на нові умови господарювання дозволив більше коштів спрямовувати на задоволення потреб залізничників.

Як показав проведений аналіз, протягом багатьох років уряд країни виділяв недостатньо коштів на потреби залізничного комплексу [7, с. 62]. Це призвело до відставання у розвитку залізничних мереж, станцій та вузлів, утворення дефіциту рухомого складу та його старіння, незадовільного стану шляхів, технічних засобів.

Основні виробничі фонди залізниць зростають в 1,7 рази повільніше, ніж у промисловості, будівництві, сільському господарстві. Не приділялося належної уваги розвиткові пропускних і переробних потужностей станцій, вузлів, вантажонапружених напрямів, механізації і автоматизації трудомістких виробничих процесів. У жодній п'ятирічці, починаючи з десятої, не виконувалися завдання з поставки галузі вантажних вагонів. У дванадцятій п'ятирічці суттєво знизилася виробництво електрорухомого складу. В результаті третина вагонів і 40% локомотивів виявилися

морально застарілими та фізично зношеними. Близько 30% рейок випрацювали свій ресурс і не відповідали умовам експлуатації [5]. У зв'язку з цим освоєння зростаючих обсягів перевезень пасажирів і вантажів здійснювалося за рахунок інтенсифікації й погіршення умов праці залізничників.

Таким чином наприкінці 1980-х років назріла гостра потреба до вжиття невідкладних заходів, які б дозволили підняти технічні і соціальні можливості залізничного транспорту країни до рівня, при якому він зміг би адекватно розв'язувати завдання, що стояли перед ним.

В статье исследуется динамика развития железнодорожного комплекса Украины в двенадцатой пятилетке. Анализируются причины снижения темпов и объемов перевозочной работы. Выясняется влияние экономической реформы, новых методов хозяйствования на функционирование отраслей и предприятий комплекса.

1. Аксельрод Б., Свердлов Б. Соленая падь МПС // Гудок. – 1990. – 11 окт.
2. Вязниковцева О. М., Мелков М. А. Экономическая реформа и хозрасчет в локомотивном депо // Железнодорожный транспорт. – 1990. – № 1. – С. 60-64.
3. Кваснюк Б. Суть і особливості кризи економіки в Україні // Економіка України. – 1992. – № 5. – С. 33-42.
4. Квилория В. Импортная лихорадка // Гудок. – 1990. – 23 окт.
5. О состоянии железнодорожного транспорта и социально-экономическом положении занятых в нем трудящихся: Резолюция 25 съезда профсоюза работников железнодорожного транспорта и транспортного строительства // Гудок. – 1990. – 9 окт.
6. Обращение участников Всесоюзного совещания железнодорожников к работникам отрасли // Железнодорожный транспорт. – 1990. – № 1. – С. 2-3.
7. Поиск эффективных экономических решений и методов // Железнодорожный транспорт. – 1990. – № 6. – С. 60-63.
8. Пульс сети // Железнодорожный транспорт. – 1990. – № 8. – С. 10.
9. Социально-экономические проблемы производственной инфраструктуры в новых условиях хозяйствования: Материалы Всесоюз. совещ. – Москва – Саратов, 1988. – 182 с.
10. Харланович И. В. Перспективы развития научных исследований // Железнодорожный транспорт. – 1992. – № 1. – С. 6-14.
11. Хахлюк А. М. Розвиток залізничного комплексу України в 1965 – 1985 рр. // Історія народного господарства та економічної думки України: Міжвід. зб. наук. праць. – Вип. 31-32 / Редколегія: Т. І. Дерев'янкін (відп. ред.) [та ін.]. – Київ, 2000. – С. 98-107.
12. Чистов В. Вагоны есть, да проку мало // Гудок. – 1990. – 31 окт.
13. Шульга В. Я. Техническому состоянию пути – особое внимание // Железнодорожный транспорт. – 1992. – № 4. – С. 37-39.

Одержано 12.04.2007.