

DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2021-32-90>

УДК 338.3:656.2

СТРАТЕГІЧНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

STRATEGIC DIRECTIONS OF RAILWAY TRANSPORT DEVELOPMENT IN UKRAINE

Мірошник Роман Олександрович

кандидат економічних наук,
Національний університет «Львівська політехніка»
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1408-8619>

Федак Катерина Ярославівна

магістр,
Національний університет «Львівська політехніка»
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0826-0443>

Miroshnyk Roman, Fedak Kateryna

Lviv Politechnic National University

Стаття присвячена стратегічним напрямкам розвитку залізничного транспорту в Україні. Авторами визначено причини гальмування реформ української залізниці та розглянуто європейські моделі реформування залізничного транспорту. У статті проаналізовано динаміку вантажних перевезень вітчизняним залізничним транспортом, досліджено обсяги перевезення пасажирів різними видами транспорту в Україні та виявлено причини їх зменшення. За результатами досліджень авторами пропонується ряд заходів щодо реформування залізниці за зразком європейських країн, зокрема: розподілення учасників залізничних перевезень, залучення приватних інвестицій, вихід на український ринок залізничних перевезень іноземних компаній-перевізників. Загалом, необхідно впроваджувати та реалізовувати стратегічні напрями розвитку залізничного транспорту в Україні.

Ключові слова: залізниця, стратегія, перспективи, розвиток, перевезення.

Статья посвящена стратегическим направлениям развития железнодорожного транспорта в Украине. Авторами определены причины торможения реформ украинской железной дороги и рассмотрены европейские модели реформирования железнодорожного транспорта. В статье проанализирована динамика грузовых перевозок железнодорожным транспортом, исследованы объемы перевозки пассажиров разными видами транспорта в Украине и выявлены причины их уменьшения. По результатам исследований предлагается ряд мер по реформированию железной дороги по образцу европейских стран, в частности: распределение участников железнодорожных перевозок, привлечение частных инвестиций, выход на рынок железнодорожных перевозок иностранных компаний-перевозчиков. В целом необходимо внедрять и реализовывать стратегические направления развития железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: железная дорога, стратегия, перспективы, развитие, перевозка.

The article is devoted to strategic directions of railway transport development in Ukraine. Reform of the Ukrainian railway is necessary for accession to the European Union. Today, the only operators in the railway market are the state enterprise JSC «Ukrzaliznytsia». The strategy of the Government of Ukraine until 2030 envisages changes in the transport system, including the transformation of the domestic railway. There are problems in the economic activity of JSC "Ukrzaliznytsia" that hinder the development of the railway. The reasons for the slowdown in reforms are outdated principles of governance, resistance to change, corruption, and the lack of a mechanism for attracting investment. The practice of European countries in the process of reforming railway transport, which includes three models, is considered. The separation model involves the separation of infrastructure and transportation operators. The integration model provides for independent areas of activity, but the integrated enterprise is the only company. The holding model is a synthesis of the two previous models and involves the transformation into a holding. The focus is on state support for the strategic development of railway transport. The authors analyzed the volume of freight traffic in Ukraine during 2017-2020. It was found that the volume of freight traffic during the analyzed period did not change significantly. The volumes of passenger transportation by rail, road (bus) and air transport were studied. It was found that railway transport in 2020 carried 82.43% fewer passengers than in 2016. The reasons for the decrease were both quarantine

restrictions and changes in the tastes of passengers, poor service, outdated condition of trains, lack of competition. The authors propose to implement specific strategic directions for the development of railway transport in Ukraine. These areas will include the reform of the Ukrainian railway, which provides for the transformation of JSC «Ukrzaliznytsia» into a holding company; division of transport entities into different areas; attracting private investment; entry into the Ukrainian market of foreign carriers; fair state regulation and control of railway transport.

Keywords: railway, strategy, prospects, development, transportation.

Постановка проблеми. В сучасних ринкових умовах господарювання важливе місце посідає транспорт, що забезпечує своєчасне перевезення вантажів та пасажирів. В умовах інтеграції України в європейський економічний простір виникає потреба в реформуванні вітчизняної транспортної системи, а особливо української залізниці. Це зумовлює проблематику розроблення стратегічних напрямів розвитку залізничного транспорту в Україні.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. На сьогодні проблематиці розвитку залізничного транспорту в Україні присвячено низку наукових праць. Проблематику української залізниці, її перспективи та розвиток у своїх працях досліджують такі науковці, як, Бараш Ю. С. [5], Кердан О. С. [1], Кердан В. Ю. [1], Корінь М. В. [2], Овчиннікова В. О. [2; 6], Редько В. Є. [1], Рекун І. І. [3], Токманова І. В. [2], Чаркіна Т. Ю. [5], Чудомех І. О. [4] та інші вчені.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Незважаючи на значну теоретико-методологічну базу досліджень в галузі залізничного транспорту, вирішення потребує вирішення розвитку залізниці в майбутньому, формування стратегічних напрямів розвитку залізничних перевезень в Україні на перспективу.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Основним завданням статті є формування стратегічних напрямів розвитку вітчизняного залізничного транспорту в умовах інтегрування України в Європейський Союз.

Виклад основного матеріалу дослідження. В сучасних умовах інтеграції України в Європейський союз актуальним посилає питання щодо реформування транспортної вітчизняної системи, зокрема й української залізниці. Згідно із прийнятим Кабінетом Міністрів України від 30 травня 2018 року розпорядження «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» українську транспортну систему очікують серйозні зміни. Щодо вітчизняної залізниці, то передбачаються такі заходи: лібералізація ринку залізничних перевезень на основі рівноправного доступу до залізничної інфраструктури та справедливої конкуренції між перевізниками; нормативно-правове забезпечення функціонування

ринку залізничних перевезень; запровадження механізму допуску до ринку залізничних перевезень перевізників різних форма власності; структурна реформа Акціонерного товариства «Укрзалізниця», що передбачає фінансове та організаційне розділення оператора інфраструктури та перевізника [9].

На сьогодні єдиним оператором, перевізником та природним монополістом на ринку залізничних перевезень в Україні є Акціонерне товариство «Українська залізниця», власником якого є Кабінет Міністрів України. АТ «Українська залізниця» складається з таких відокремлених філій: «Львівська залізниця», «Львівська залізниця», «Одеська залізниця», «Придніпровська залізниця», «Південно-Західна залізниця», «Південна залізниця», «Донецька залізниця». За обсягами вантажних перевезень українська залізниця займає четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії [7].

Як зазначають Редько В. Є., Кердан О. С., Кердан В. Ю. [1], що незважаючи на наявність розробленої стратегії, в діяльності АТ «Укрзалізниця» постають такі проблеми: неефективне управління, значне зношення основних фондів, нераціональні витрати матеріально-технічних та фінансових фондів, низький рівень кваліфікації працівників та незадовільна якість послуг залізничних перевезень, повільне реагування на виникаючі проблеми й реалізацію заходів щодо їх подолання.

Овчиннікова В. О. [6] наводить причини затягування реформ на залізничному транспорті в Україні: використання застарілих принципів управління, що не відповідають світовим тенденціям організації роботи залізничного транспорту; опір змінам персоналу та профспілкам в галузі; недосконалість нормативно-правового забезпечення діяльності залізничного транспорту, механізмів залучення інвестицій та притоку кадрів; відсутність професійного управлінського склад та низький рівень їх моральних якостей та культури; лобювання не державних інтересів, а інтересів окремих приватних груп, корупції під час реалізації державних закупівель у галузі тощо.

Цікавим та корисним досвідом для вітчизняного залізничного транспорту є практика євро-

пейських країн при реформуванні залізничного транспорту. Бараш Ю. С. та Чаркіна Т. Ю. наводять такі структурні моделі реформування залізничного транспорту, які прийняті серед країн-кандидатів у члени ЄС [5]:

– модель розділення (розділення операторів інфраструктури та підприємств, що здійснюють залізничні перевезення). Кожну сферу діяльності здійснює самостійний суб'єкт господарювання, що має відокремлений баланс, звітність та відповідальність. Така модель набула поширення в Швеції, Великій Британії, Іспанії, Португалії, Франції та Нідерландах;

– інтеграційна модель. Сфери діяльності незалежні одна від одної з позиції управління та мають окремі рахунки та окремий баланс, проте ці організаційні структури не є самостійними особами. Інтегроване підприємство виступає єдиною юридичною особою. Така модель застосовується в Бельгії та Люксембурзі;

– холдингова модель, що передбачає трансформацію в холдинг, є результатом поєднання попередніх моделей. За такої моделі юридично незалежні суб'єкти діяльності мають свободу дій, але їхні стратегії визначаються організаційною структурою управління холдингу. Така модель притаманна Німеччині, Італії, Австрії та Греції.

При реформуванні залізничного транспорту в Україні дуже важливим є державна підтримка та регулювання вітчизняного транспортного комп-

лексу, що має передбачати: адресне державне фінансування проектів залізничного транспорту; бюджетне субсидювання пасажирського комплексу; тарифне регулювання перевезень; розвиток спільного фінансування перевезень з місцевими бюджетами тощо. Модель державного регулювання стратегічного розвитку залізниць має враховувати пріоритетні напрями розвитку транспортної галузі, розкриваючи інструменти формування стратегічних переваг за такими складовими розвитку, як інноваційно-виробнича, інвестиційна, соціальна, енергетична, екологічна та міжнародна складова [2].

Для характеристики тенденцій розвитку залізничного транспорту в Україні досліджено обсяги перевезення вантажів, що здійснювало АТ «Укрзалізниця» протягом періоду 2017–2020 років, використавши дані Державної служби статистики України [8] (табл. 1).

З таблиці 1 можна простежити, що обсяги вантажних перевезень залізничним транспортом в Україні протягом 2017–2020 років суттєво не змінювалися, хоча й щорічно зменшувалися. Якщо у 2017 році АТ «Укрзалізниця» перевезла 339500,0 тис. т вантажу, то у 2018 році перевезла 322300,0 тис. т, у 2019 році – 312900,0 тис. т. У 2020 році АТ «Укрзалізниця» перевезла 305500,0 тис. т, що було на 7400,0 тис. т менше, ніж попереднього року, або на 2,36 %.

Таблиця 1

Динаміка вантажних перевезень залізним транспортом в Україні, 2017–2020 рр., тис. т.

| Показники | Значення за роками | | | | Відхилення, 2020 р./2019 р. | |
|----------------------------------|--------------------|----------|----------|----------|-----------------------------|-------------|
| | 2017 р. | 2018 р. | 2019 р. | 2020 р. | абсолютне, тис. т. | відносне, % |
| Всього вантажів | 339500,0 | 322300,0 | 312900,0 | 305500,0 | -7400,0 | -2,36 |
| у т.ч. за номенклатурою вантажів | | | | | | |
| кам'яного вугілля | 43900,0 | 42700,0 | 40000,0 | 48600,0 | +8600,0 | +21,50 |
| коксу | 5000,0 | 4900,0 | 4300,0 | 4600,0 | +300,0 | +6,98 |
| нафти і нафтопродуктів | 3800,0 | 3500,0 | 3300,0 | 11500,0 | +8200,0 | +248,48 |
| руди залізної і марганцевої | 64900,0 | 66500,0 | 68300,0 | 79700,0 | +11400,0 | +16,69 |
| чорних металів | 20800,0 | 20100,0 | 19100,0 | 20500,0 | +1400,0 | +7,33 |
| брухту чорних металів | 3100,0 | 3000,0 | 2400,0 | 2000,0 | -400,0 | -16,67 |
| лісових вантажів | 2800,0 | 2400,0 | 1000,0 | 1400,0 | +400,0 | +40,00 |
| хімічних і мінеральних добрив | 3500,0 | 3400,0 | 4400,0 | 8700,0 | +4300,0 | +97,73 |
| зерна і продуктів перемелу | 35700,0 | 32900,0 | 39800,0 | 35200,0 | -4600,0 | -11,56 |
| цементу | 5900,0 | 5700,0 | 5400,0 | 5700,0 | +300,0 | +5,56 |
| будівельних матеріалів | 41200,0 | 35900,0 | 29100,0 | 60400,0 | +31300,0 | +107,56 |
| інших вантажів | 46700,0 | 46600,0 | 45500,0 | 27200,0 | -18300,0 | -40,22 |

Джерело: дані Державної служби статистики України [8]

Щодо видів вантажів, який перевозився залізничним транспортом в Україні, то найбільше у 2020 році було перевезено кам'яного вугілля в обсязі 48600,0 тис. т (на 8600,0 тис. т більше, ніж у 2019 році, або на 21,5 %); руди залізної і марганцевої перевезено в обсязі 79700,0 тис. т (на 11400,0 тис. т більше, ніж у 2019 році, або на 16,69 %); зерна і продуктів перемелу перевезено в обсязі 35200,0 тис. т (на 4600,0 тис. т було менше, ніж у 2019 році, або на 11,56 %); будівельних матеріалів перевезено в обсязі 60400,0 тис. т (на 31300,0 тис. т більше, ніж у 2019 році, або на 107,56 %); нафти і нафтопродуктів перевезено в обсязі 11500,0 тис. т (на 8200,0 тис. т більше, ніж у 2019 році, або на 248,48 %); чорних металів було перевезено залізничним транспортом 20500,0 тис. т (на 1400,0 тис. т, більше, ніж у 2019 році, або на 7,33 %); інших вантажів залізницею перевезено в обсязі 27200,0 тис. т (на 18300,0 тис. т менше, ніж у 2019 році, або на 40,22 %). Можна стверджувати, що вантажні перевезення АТ «Укрзалізниця» протягом 2017–2020 років суттєво не зменшуються.

Дослідимо обсяги перевезення пасажирів різними видами транспорту в Україні, використавши дані Державної служби статистики України [8] (табл. 2). Для порівняння проаналізуємо обсяги перевезення залізничним, автомобільним (автобусним) та авіаційним транспортом України протягом 2016–2020 років.

З таблиці 2 можна простежити, що обсяги перевезення АТ «Укрзалізниця» за аналізований період суттєво скоротився: якщо у 2016 році залізницею перевезено 389057,6 тис. осіб, у 2017 році чисельність пасажирів склала 164941,6 тис. осіб, то вже у 2020 році перевезено лише 68332,5 тис. осіб. У порівнянні із 2016 роком у 2020 рік, коли в Україні було впроваджено карантинні заходи, перевезено пасажирів на 82,43 % менше, або на 320725,1 тис. осіб. Це можна пояснити як введенням карантинних заходів на залізничному транспорті, що пов'язані з пандемією COVID-19:

скасуванням потягів (приміських та міжобласних), зменшенням кількості подорожуючих та бажаючих скористатися послугами залізниці. Як альтернативою послугам АТ «Укрзалізниця» пасажирів користувалися власним автотранспортом або автобусним транспортом.

Для порівняння: якщо автомобільним (автобусним) транспортом у 2016 році скористалися 2024892,9 тис. осіб, то у 2020 році – лише 1083872,7 тис. осіб, що було на 46,47 % менше, або на 941020,2 тис. осіб. Крім того, в Україні починає зростати популярність авіаційного транспорту, що представлено значною кількістю українських та закордонних авіакомпаній. Якщо обсяги перевезення авіаційним транспортом протягом 2016–2019 років стабільно зростали з року в рік, то у 2020 році кількість пасажирів становила 4797,5 тис. осіб, що було на 57,95 % менше, ніж у 2019 році, або на 3480,4 тис. осіб.

Суттєве скорочення пасажирів АТ «Укрзалізниця» можна пояснити не тільки карантинними заходами проти COVID-19, а й змінами смаків пасажирів, поганим та неякісним сервісом, застарілим рухомим складом потягів, браком адекватних та якісних послуг, відсутністю конкуренцію на ринку пасажирських перевезень.

Нами запропоновано впроваджувати та реалізовувати такі стратегічні напрями розвитку залізничного транспорту в Україні:

– виконання розпорядження «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року», що стосується реформування залізничного транспорту в Україні;

– реформування залізниці за зразком європейських країн, зокрема впровадження холдингової моделі, що передбачатиме трансформацію в холдинг АТ «Укрзалізниця»;

– розподілення учасників залізничних перевезень на незалежних суб'єктів господарювання: перевезення вантажів, перевезення пасажирів, інфраструктури тощо;

– залучення приватних інвестицій в українську залізницю;

Таблиця 2
Обсяги перевезення пасажирів різними видами транспорту в Україні, 2016–2020 рр., тис. осіб

| Роки | Залізничний транспорт | Автомобільний (автобусний) транспорт | Авіаційний транспорт |
|------|-----------------------|--------------------------------------|----------------------|
| 2016 | 389057,6 | 2024892,9 | 8277,9 |
| 2017 | 164941,6 | 2019324,9 | 10555,6 |
| 2018 | 157962,4 | 1906852,1 | 12529,0 |
| 2019 | 154811,8 | 1804929,3 | 13705,8 |
| 2020 | 68332,5 | 1083872,7 | 4797,5 |

Джерело: дані Державної служби статистики України [8]

– вихід на вітчизняний ринок залізничних перевезень іноземних компаній-перевізників (європейських та американських);

– адекватне та справедливе державне регулювання та контролювання в сфері залізничних перевезень.

Висновки. Результати проведених досліджень показують, що реформування залізничного транспорту в Україні потребує докорінних змін. Наявність єдиного оператора на ринку залізничних перевезень, використання застарілих методів та принципів управління, недосконалість нормативно-правового забез-

печення, лобіювання приватних інтересів, корупція, низький рівень кваліфікації працівників та інші причини гальмують розвиток залізниці та вітчизняної транспортної системи в цілому. Необхідно реалізувати та проваджувати запропоновані напрями розвитку залізничного транспорту в Україні, що дозволить трансформувати українську залізницю на зразок залізниць Європейського союзу, створювати сприятливі умови для приватних інвестицій, підвищувати сервіс та конкурентоспроможність послуг вітчизняної транспортної системи.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Редько В.Є., Кердан О.С., Кердан В.Ю. Формування стратегічних орієнтирів діяльності підприємств залізничного транспорту. *Інноваційна економіка*. 2019. № 81 (7–8). С. 63–68.
2. Токманова І.В., Овчиннікова В.О., Корінь М.В. Напрямки та інструменти державного регулювання стратегічного розвитку залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2020. № 69. С. 114–127.
3. Рекун І.І. Стратегічні напрями розвитку залізничної галузі України. *Економіка та держава*. 2016. № 4. С. 34–37.
4. Чудомех І.О. Стратегічне управління залізничним транспортом України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2015. № 52. С. 187–190.
5. Бараш Ю.С., Чаркіна Т.Ю. Стратегія управління реформуванням залізничним транспортом України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2016. № 53. С. 24–30.
6. Овчиннікова В.О. Особливості державного регулювання розвитку залізничного транспорту в Україні. *Економіка і суспільство*. 2017. № 12. С. 129–135.
7. Офіційний веб-сайт Укрзалізниці. URL: <https://www.uz.gov.ua>
8. Офіційний веб-сайт Державної служби статистики України. URL: www.ukrstat.gov.ua
9. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p#n13>

REFERENCES:

1. Redko V.Ye., Kerdan O.S., Kerdan V.Yu. (2019) Formuvannia stratehichnykh oriientyriv diialnosti pidpriemstv zaliznychnoho transportu [Formation of strategic guidelines for activity of railway transport enterprises]. *Innovatsiina ekonomika*, 81 (7–8), 63–68.
2. Tokmanova I.V., Ovchynnikova V.A., Korin M.V. (2020) Napriamky ta instrumenty derzhavnoho rehuliuвання stratehichnoho rozvytku zaliznychnoho transportu [Directions and instruments of state regulation of strategic development of railway transport]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, 69, 114–127.
3. Rekun I.I. (2016) Stratehichni napriamy rozvytku zaliznychnoi haluzi Ukrainy [Strategic directions of development the railway sector Ukraine]. *Ekonomika ta derzhava*, 4, 34–37.
4. Chudomeh I.A. (2015) Стратегічне управління залізничним транспортом України [Strategic management of railway transport of Ukraine]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, 52, 187–190.
5. Barash Y.S., Charkina T.V. (2016) Stratehiia upravlinnia reformuvanniam zaliznychnym transportom Ukrainy [Management Strategy Of Ukraine Railway Reform]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, 53, 24–30.
6. Ovchynnikova V.O. (2017) Osoblyvosti derzhavnoho rehuliuвання rozvytku zaliznychnoho transportu v Ukraini [Peculiarities of state regulation of railway transportation of Ukraine]. *Ekonomika i suspilstvo*, 12, 129–135.
7. Ofitsiyniy veb-sait Ukrzaliznytsi [Official site of Ukrzaliznytsia]. Available at: <https://www.uz.gov.ua>
8. Ofitsiyniy veb-sait Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy [Official site of the State Statistics Service of Ukraine]. Available at: <https://ukrstat.gov.ua>
9. Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku: Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 30 travnia 2018 r. № 430-r [Ordinance of the Cabinet of Ministers of Ukraine "On Approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the Period up to 2030" of May 30, 2018]. Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p#n13>