

**Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка" включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Наказ Міністерства освіти і науки України від 29.12.2014 № 1528)**

**Ефективна  
ЕКОНОМІКА**



Дніпровський державний  
аграрно-економічний  
університет



Видавництво ТОВ «ДКС-центр»

0 0 0 1 0 0 ◀ 1

УДК:656.613

*Л. М. Минко,*

*асистент кафедри менеджменту та адміністрування,  
Національний університет харчових технологій, м. Київ*

*Я. Ю. Стецюк,*

*студентка, Національний університет харчових технологій, м. Київ*

## **ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ УКРАЇНИ: ОСНОВНІ ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ**

*L. Mynko,*

*assistant of department of management and administration of National University of Food Technologies, Kyiv*

*Y. Stetsiuk,*

*Student of National University of Food Technologies, Kyiv*

## **RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE: BASIC PROGRESS TRENDS**

*В статті розглянуто існуючі міжнародні транспортні коридори. Також, розглянуто такі види перевезень, як контейнерні та контрейлерні перевезення. Проаналізовано стан розвитку Української залізниці протягом 2013-2015 рр. Визначено основні тенденції та пріоритетні напрями розвитку.*

*Considers international transport corridors. Also, the following types of traffic are considered as container and piggyback transportation. The state of Ukrainian Railways during 2013-2015 years. The main trends and priorities of development.*

***Ключові слова:** Українські залізниці, залізничний транспорт, перевезення, економіка.*

***Keywords:** Ukrainian Railways, Railway transport, transportation, economy.*

**Постановка проблеми.** Провідною галуззю дорожньо-транспортного комплексу України є залізничний транспорт. На його частку припадає 82% вантажних і близько 45% пасажирських перевезень. Для підвищення ефективності діяльності вітчизняного залізничного транспорту необхідно проаналізувати існуючі показники вантажних і

пасажирських перевезень та визначити основні тенденції та можливості розвитку Українських залізниць у майбутньому.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Дослідженням питань розвитку української залізниці займалися такі науковці, як: О. Вілкул, І. Груник та інші.

**Постановка завдання.** Розглянути залізничні перевезення, визначити основні перспективи їх розвитку.

**Викладення основного матеріалу.** Українські залізниці - потужна транспортна система, яка за розмірами, обсягами перевезень і рівнем технічного розвитку займає серед країн СНД друге місце (після залізниць Росії), а за щільністю наближається до найбільш розвинених держав Європи. За обсягами вантажних перевезень вітчизняні залізниці займають четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись залізницям Китаю, Індії та Росії, і шосте в світі.

Через територію держави пролягають основні транспортні трансєвропейські коридори: Схід – Захід, Балтика – Чорне море – це є одним із великих плюсів залізничного транспорту в системі транспортних комунікацій України. Сталеві магістралі столиці взаємодіють із залізницями семи сусідніх держав (Республіки Польща, Республіки Білорусь, Словацької Республіки, Угорщини, Румунії, Республіки Молдова та Російської Федерації), проходять через 56 пунктів перетину кордону. Через територію України пролягають найкоротші шляхи з Європи в Закавказзя, Центральну Азію, Іран, Афганістан; з Польщі, Скандинавії, країн Балтії, Білорусі та Росії в порти Азово-Чорноморського басейну.

Міжнародні транспортні коридори (МТК) — транспортні артерії і сукупність різних видів транспорту, що забезпечують значні перевезення вантажів і пасажирів на напрямках їх найбільшої концентрації. Транспортні коридори виконують роль кровоносних судин у світових інтеграційних процесах [1]. З дев'яти транспортних коридорів, затверджених на другій Пан'європейській конференції, три проходять територією України (№ 111, V, IX). Через українські порти Ізмаїл і Рені здійснюється взаємодія з коридором № VII (водним) по р. Дунай. Перелік МТК наведено в табл.1.

**Таблиця 1. Міжнародні транспортні коридори**

Найменування коридору	Маршрут	Загальна довжина на території України км
Критський МТК№III	Берлін / Дрезден - Вроцлав - Мостиська - Львів - Жмеринка - Київ	705
Критський МТК№ V	Венеція - Триєст/ Копер - Любляна - Будапешт - Чоп - Львів	266
Критський МТК№IX	Гельсінкі (Фінляндія) - Санкт-Петербург/ Москва (Росія) - Вітебськ - Гомель (Білорусь) - Чернігів - Ніжин - Київ - Жмеринка - Роздільна - Кучурган (Україна) - Кишинів - Унгени (Молдова) - Бухарест - Дімітровград (Болгарія) - Александропулс (Греція) Відгалуження: • у північному напрямку через Мінськ (Білорусь) до Клайпеди (Литва), а також через український пункт пропуску Зернове до Москви; • у південному напрямку до Одеси	1175
МТК ОСЗ № 3	(продовження МТК № III) Київ - Конотоп - Хутір-Михайлівський - Зернове (Україна) - Брянськ - Москва (Росія)	1046
МТК ОСЗ №5	(продовження МТК № V) Львів - Жмеринка - Київ - Харків - Куп'янськ - Тополі (Україна), далі територією Росії і Казахстану до порту Ляньюньган (Китай) Відгалуження: • через Іловайськ - Квашине (Україна), далі територією Росії до Баку (Азербайджан) і Тбілісі (Грузія)	1532* (*основний хід)
МТК ОСЗ № 7 «Балтійське море - Чорне море»	Гданськ - Варшава - Люблін (Польща) - Ягодин - Ковель - Козятин - Жмеринка - Одеса (Україна)	927
МТК ОСЗД№8 «Європа - Азія»	Фастів - Миронівка - Знам'янка - Дніпропетровськ - Донецьк - Червона Могила (Україна), далі через Росію (Волгоград, Астрахань), Казахстан (Макад, Бейнеу) на Туркменістан і Іран	939
МТК ТІАСЕСА		942

«Європа - Кавказ - Азія»	(Китай) - Актогай - Алмати - Арись (Казахстан) - Ташкент - Самарканд - Бухара (Узбекистан) - Чарджоу - Мари - Ашгабат - Туркменбаши (Туркменістан) - пором через Каспійське море - Баку (Азербайджан) - Тбілісі - Самтредіа - Поті/ Батумі (Грузія) - пором через Чорне море - Варна/ Бургас (Болгарія)/ Констанца (Румунія)/ Іллічівськ/ Одеса - Жмеринка - Козятин - Ковель - Ягодин (Україна), далі територією Польщі до Гданська
--------------------------	--

Аналізуючи дані приведені в таблиці 1, можемо зробити висновок, що загальна довжина мережі міжнародних залізничних коридорів, які проходять територією України, складає 10263 тис. км. До її складу входять, головним чином, двоколійні, електрифіковані, обладнані автоблокуванням магістралі з високою пропускною і провізною здатністю.

Інфраструктура практично всіх коридорів може забезпечити пропуск прогнозованих вантажопотоків. Технічні можливості українських ділянок МТК за основними показниками відповідають сучасним європейським вимогам до коридорів (за кількістю головних шляхів, електрифікацією) або перевищують їх (за навантаженням на вісь, довжиною приймально-відправних шляхів, кількістю вагонів у поїзді, ваговою нормою).

Розглянемо обсяги перевезення вантажів Українськими залізницями за період з 2013 по 2015 рік (табл.2).

**Таблиця 2. Обсяги перевезення вантажу Українськими залізницями, млн. тонн [2]**

Показник	Роки			Абсолютне відхилення (+/-)		Відносне відхилення (%)	
	2013	2014	2015	2014/2013	2015/2014	2014/2013	2015/2014
Вантаж	443,6	389,7	350	53,9	39,7	87,8	89,8

У 2013 р. залізницями України перевезено 443,6 вантажів, у тому числі транзитом - 34 млн. тонн (7,7% від загального обсягу). При цьому наявна транспортна інфраструктура дозволяє перевозити до 100 млн. тонн транзитних вантажів щорічно. У 2014 р. обсяги перевезення скоротилися на 53,9 млн. тонн або на 12,2%. У 2015р. перевезення скоротилися за аналогічний період минулого року на 39,7 млн. тонн, або на 10,2%. При цьому падіння ВВП у 2015 році, за статистичними даними України, склало 10,4%.

На сучасному етапі, в тенденціях розвитку вітчизняного транспорту, все більшу вагу набувають контейнерні перевезення, які в максимальній мірі відповідають сучасним вимогам ринкової економіки. Вони стали невід'ємною частиною товаросупровідної розподільчо-складської системи, яка забезпечує безперебійну доставку будь-яких товарів за місцем їх призначення. При контейнерному перевезенні збільшується ефективність доставки за рахунок зменшення ризиків пошкодження вантажів, скорочуються терміни доставки, підвищується конкурентоспроможність транспортної системи в цілому.

Контейнерні перевезення регулюються такими правовими актами:

- на території України – Правилами перевезення вантажів в універсальних контейнерах та Правилами перевезення вантажів у спеціальних та спеціалізованих контейнерах відправників і одержувачів;

- в міжнародному сполученні – пунктом 15 розділу III Правил перевезень вантажів (додаток 1 до СМГС) [3].

В сучасних складних для України економічних умовах, виникає потреба нового підходу в організації контейнерних перевезень, який дав би можливість з одного боку скоротити витрати залізниць, з іншого – підвищити їх привабливість для користувачів. Для підвищення ефективності вітчизняного залізничного транспорту було б доцільно більш широко використовувати такі види перевезень як контрейлерні, інтермодальні, приділяти значну увагу транзитним маршрутам, розширювати спектр сервісних послуг на вокзалах і в поїздах залізниць.

Українські залізниці вже мають досвід у своїй діяльності з означених вище напрямків, в тому числі і з контрейлерних перевезень, які є безумовно, одними із найперспективніших напрямків розширення спектру транспортних послуг. Перевезення контрейлерів у міжнародному сполученні здійснюються згідно з пунктом 16 розділу III Правил перевезень вантажів (додаток 1 до СМГС) [3]. Контрейлерні перевезення забезпечують:

- гарантію доставки вантажів вчасно (just in time);
- безпеку перевезення за будь-яких погодних умов;
- скорочення часу проходження контролів;
- збереження транспортного засобу та економію палива;
- збереження автомобільних доріг;
- збереження навколишнього середовища;
- економію витрат на оформлення товаросупровідних документів.

З метою збільшення обсягів перевезення, прискорення доставки та збереження вантажів, транзитом територією України організовано курсування контейнерних поїздів і поїздів комбінованого транспорту за маршрутами в напрямку міжнародних транспортних коридорів, а також територією України. (табл.3).

Інтермодальні перевезення — це логістична система, яка полягає в єдності всіх ланок транспортно-технологічного ланцюга, що забезпечує доставку вантажів в усі кінці земної кулі з використанням наскрізного тарифу, за єдиним транспортним документом, під керівництвом одного центру. Її організатор, на всіх етапах розробки і

здійснення перевізного процесу, цілеспрямовано погоджує дії всіх сторін, що беруть участь у ньому: вантажовласників, перевізників і перевізних комплексів — в інтересах прискорення перевезення товарів і зниження сукупних витрат на їхнє перевезення [1].

**Таблиця 3. Інтермодальні перевезення [3]**

№ з/п	Поїзд	Маршрут прямування	Спеціалізація поїзда
1	«Вікінг»	Литва (Драугісте – Кяна) – Білорусь (Гудогай – Словечно) – Україна* (Бережесть – Іллічівськ-Поромна/ Іллічівськ/ Одеса-Порт/ Могилів-Подольський) – Болгарія (Варна -Софія)/ Молдова (Велчинець – Джурджулешть)	поїзд комбіновано- го транспорту
2	«ZUBR»	Естонія (Таллінн – Валга) – Латвія (Лугажі – Індра) – Білорусь (Бігосове – Словечно) – Україна* (Бережесть – Іллічівськ-Поромна/ Іллічівськ/ Одеса-Порт/ Могилів-Подольський) – Молдова (Велчинець – Джурджулешть)	контейнерний
3	Румунія – Росія	Румунія (Чумешті – Дорнешти) – Україна (Вадул-Сірет – Зернове) – Росія (Суземка – Москва-Товарна-Павелецька/ Тольятті)	контейнерний
4	Польща - Молдова	Польща (Славкув – Хрубешув) – Україна (Ізов – Могилів-Подольський) – Молдова (Велчинець – Рибниця)	контейнерний
5	«Ленд Брідж»	Китай – Росія (Забайкальськ – Зернове) – Україна (Зернове – Чоп)– Угорщина/Словаччина	контейнерний
6	Словаччина - Росія	Словаччина (Кошице – Матівці) – Україна (Ужгород – Зернове) – Росія (Суземка – Перспективна/ Нижній Новгород-Автозавод)	контейнерний
7	«Одеса»	Україна (Одеса-Порт – Зернове) – Росія (Суземка – Москва-Товарна-Павелецька)	контейнерний
8	«Ніка»	Нікополь – Іллічівськ – Нікополь	контейнерний
9	«Хрещатик»	Київ-Ліски – Одеса-Порт/Іллічівськ	контейнерний
10	«Дніпровець»	Дніпропетровськ-Ліски – Одеса-Порт/Іллічівськ	контейнерний
11	«Поділля»	Хмельницький – Одеса-Порт/ Іллічівськ	контейнерний
12	«Новий шовковий шлях»	Китай – Казахстан (Достик – Ілецьк) – Росія (Ілецьк – Зернове) – Україна (Зернове – Чоп/ Ізов) – країни Західної Європи	контейнерний
13	Країни ЄС - Китай	країни Європи – Україна (Ізов/Ужгород/Чоп – Іллічівськ-Поромна) – Грузія (Батумі – Гардабані) – Азербайджан (Беюк-Кясік – Алят) – Казахстан (Актау – Достик) – Китай через поромні переправи Іллічівськ – Поті/Батумі та Алят – Актау-Порт	контейнерний

Основними перевагами інтермодальних перевезень виступають:

- раціональніше використання наявних транспортних потужностей;
- ощадливіша витрата енергії;

- підвищення надійності перевезень та ін.

Одним із найважливіших завдань для Укрзалізниці залишається підвищення ефективності використання транзитно-транспортного потенціалу країни.

З метою залучення додаткових вантажопотоків територією України на 2015 рік встановлені конкурентоспроможні тарифи на основну номенклатуру транзитних вантажів: вугілля, руди, чорних металів, чавуну, лому чорних металів, нафтопродуктів, зріджених газів, зерна, цукру, сірки, метанолу, добрив.

З рис.1 видно, що найбільшу частку складають внутрішні перевезення - 45%, на другому місці експорт - 37%, 11% припадає на імпорт і лише 7% складає транзит. Внутрішні та імпорتنі перевезення зросли у 2015 році – відповідно до 128,8% і 123,3%. Експортні перевезення склали 127,770 тис. тонн, транзит зменшився.

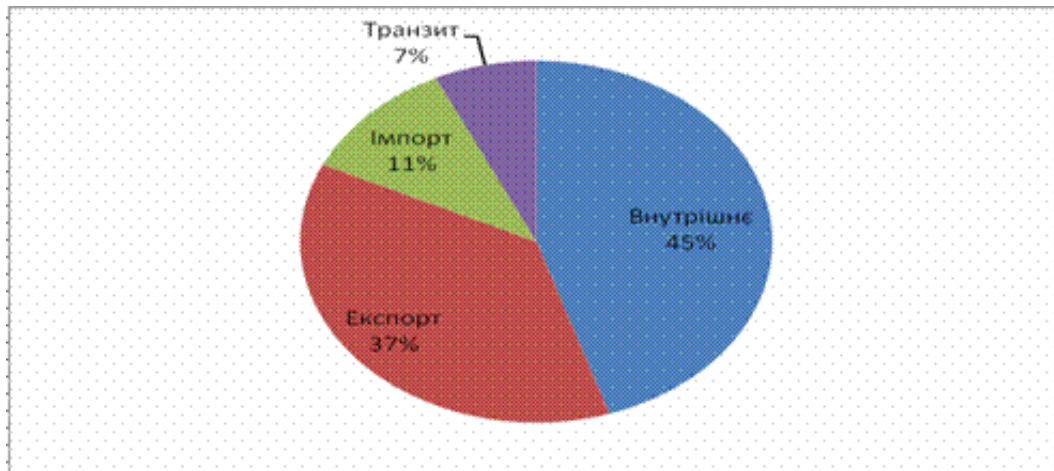


Рис. 1. Обсяги перевезень у 2015 році [2]

Загальні обсяги навантажень зросли за рахунок кам'яного вугілля, руди залізної та марганцевої, руди кольорової та сірчаної сировини, чорних металів, лісних вантажів, хімічних і мінеральних добрив, автомобілів, зерна та продуктів помелу, коксу, цементу.

Серед імпорتنих вантажів збільшилися обсяги перевезень кам'яного вугілля, руди залізної та марганцевої, руди кольорової та сірчаної сировини, хімічних і мінеральних добрив, автомобілів.

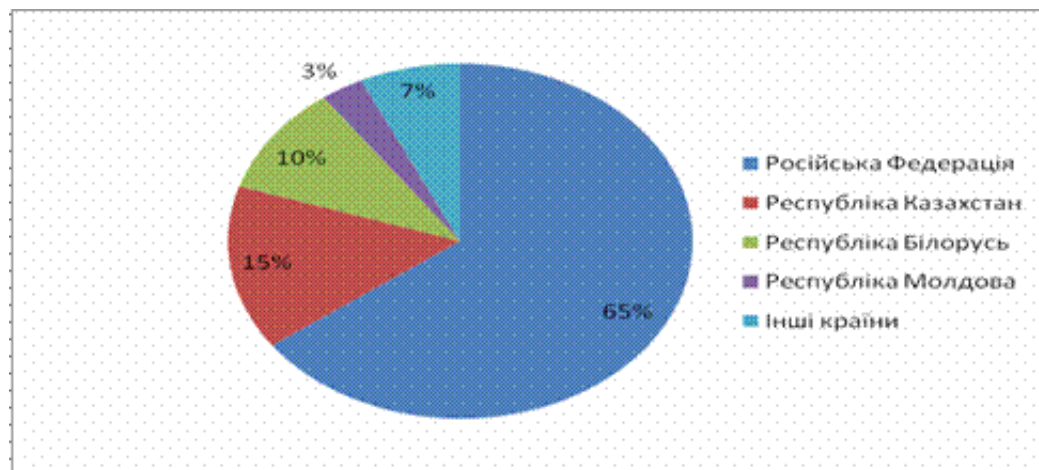


Рис. 2. Структура обсягів транзитних перевезень вантажів за країнами відправлення

Найбільшу частину відправлень займає Росія, на другому місці Казахстан, на 50% менші перевезення ніж у Російської Федерації. Третє місце отримує Білорусь – 10%, Молдова на четвертому місці, лише 3%.

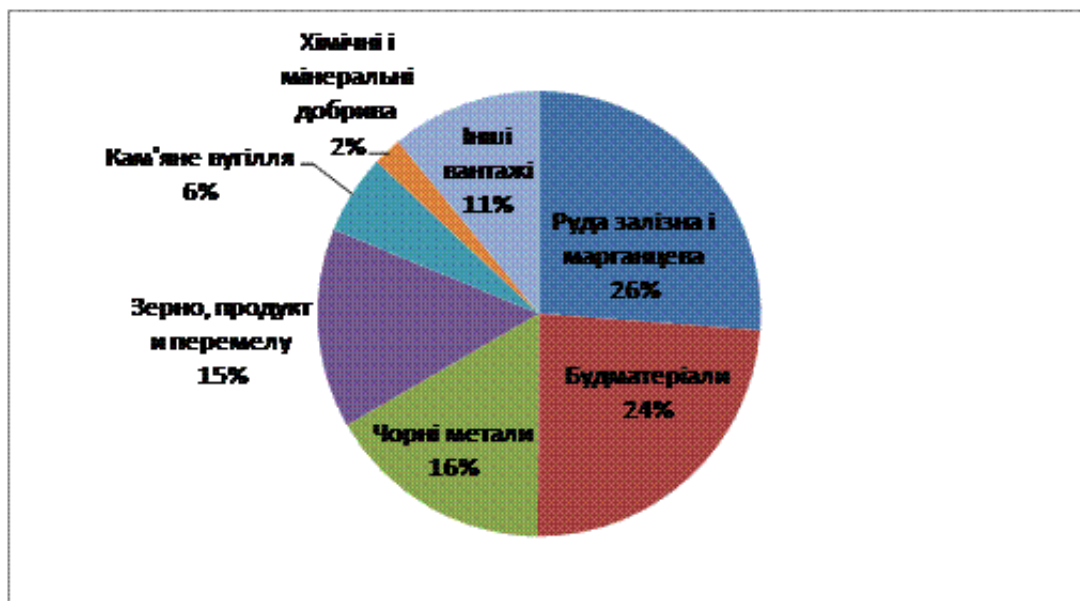


Рис. 3. Структура транзитних перевезень за видами вантажів

Як ми бачимо з рисунку 3, найбільше Українською залізницею перевозиться залізна і марганцева руди – 26%. Другими за кількістю перевозяться будматеріали – 23,9%, на останньому місці перебувають інші вантажі.

На частку залізничного транспорту України припадає 44,9% пасажирообігу в країні. Укрзалізниця пропонує пасажиром широкий спектр сервісних послуг на вокзалах і в поїздах залізниць України.

*Вагони-салони.* Фізичні і юридичні особи можуть замовити для поїздки вагон-салон, який включається до складу пасажирських поїздів, що курсують як територією України, так і країн СНД. При цьому маршрут прямування вибирає замовник. У вагоні-салоні є конференц-зал, кухня, душова кабіна. Вагон обладнаний сучасною побутовою технікою (телевізор, музичний центр, холодильник, мікрохвильова піч) і кондиціонером. Дизайн кімнати відпочинку з двоспальним ліжком і письмовим столом створює відчуття домашнього затишку.

*Вагони класу «люкс».* Для забезпечення найбільш комфортних умов поїздки у складі міжнародного фірмового пасажирського поїзда № 2/1 сполученням Київ - Москва курсує новий вагон класу «люкс». Вагон класу «люкс» відповідає міжнародним стандартам комфорту і безпеки, ідеально підходить для ділових поїздок і подорожей, дозволяє пасажирові отримати максимальне задоволення від поїздки. У ньому б купе, в яких передбачено все, щоб пасажирові було максимально комфортно в дорозі: два просторі спальні місця, містка шафа для одягу і багажу, стіл-трансформер, телевізійна панель з DVD- плеєром, персональний кондиціонер, можливість підключення Інтернет, туалетна кімната (з душовою установкою і вакуумним унітазом).

*Гендерні купе.* Для створення зручніших умов проїзду залізницями України у складі 51 фірмового поїзда передбачено виділення гендерних купе. Скористатися проїздом у гендерному купе може кожен пасажир за власним бажанням, оформивши проїзний документ відповідно в «жіноче» або «чоловіче» купе в будь-якій квитковій касі.

*Автомобілевози.* Власники автомобілів мають можливість перевезти своє авто, скориставшись автомобілевозом, що курсує в складі пасажирських поїздів № 79/80 Дніпропетровськ - Київ, № 81/82 Київ - Ужгород. Вагон-автомобілевоз обладнаний сигналізацією і гарантує безпечне перевезення до 7 легкових автомобілів за одну поїздки.

*Спрощений прикордонно-митний контроль.* На території України було покладено початок спрощенню контрольних митних і прикордонних процедур оформлення проїзду в сполученнях Київ - Москва - Київ (у поїзді № 2/1 - з грудня 2010 року, у поїзді № 6/5 - з травня 2013 року) і Харків - Москва - Харків (у поїзді № 19/20 - з листопада 2011 року). При прямуванні зазначених поїздів територією України в напрямку Москви контрольні операції проводилися на вокзалах Київ-Пасажирський і Харків-Пасажирський до відправлення. У поїздах московського напрямку контрольні операції виконувалися на шляху прямування від станції Дарниця до станції Київ і від станції Козача Лопань до станції Харків. У результаті спрощення прикордонно-митних формальностей поїзди було прискорено від півгодини до 5 годин, окрім цього, пасажирів мали можливість спокійно відпочити вночі. На жаль, з ускладненням політичних стосунків України з Росією в 2015 році ці умови були змінені, але цей приклад, як позитивний досвід з підвищення ефективності транспортних послуг за рахунок спрощення прикордонно-митного контролю, можна використовувати за іншими напрямками, наприклад європейськими.

**Висновки.** Отже, з вище викладеного, можна зробити такі висновки: значна частина вантажних і пасажирських перевезень в Україні здійснюється залізничним транспортом. Українські залізниці є важливою частиною міжнародних транспортних коридорів і мають значний транзитно-транспортний потенціал. Для підвищення конкурентоспроможності вітчизняного залізничного транспорту необхідно більш широко використовувати такі види перевезень як контейнерні, інтермодальні, приділяти значну увагу транзитним маршрутам, розширювати спектр сервісних послуг на вокзалах і в поїздах залізниць, проводити роботи, спрямовані на впровадження нових технологій, що дозволяють продовжити строки корисного використання об'єктів інфраструктури і зменшити вартість їх утримання.

**Література.**

1. Електронний ресурс – Вікіпедія: <https://uk.wikipedia.org>
2. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/>
3. Офіційний сайт Укрзалізниця. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua/>

**References.**

1. Wikipedia (2016), available at: <https://uk.wikipedia.org> (Accessed 20 Dec 2016).
2. Official website of the Ministry of Infrastructure of Ukraine (2016), available at: <http://mtu.gov.ua/> (Accessed 20 Dec 2016).
3. Official website of the UZ (2016), available at: <http://www.uz.gov.ua/> (Accessed 20 Dec 2016).

*Стаття надійшла до редакції 10.01.2017 р.*



ТОВ "ДКС Центр"

Вропу