

## ТЕНДЕНЦІЇ ТА ФАКТОРИ ВПЛИВУ НА ПРОЦЕС ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

### TENDENCIES AND FACTORS OF INFLUENCE TO PROCESS OF RAILWAY TRANSPORTATION IN UKRAINE

*У статті розглянуто тенденції та фактори впливу на процес залізничних перевезень. Динаміка процесу вказує на загальне зниження обсягу транспортних перевезень та зміну структури обсягу перевезень серед наявних видів транспорту. Тенденція зміни структури ринку перевезень пов'язана з євроінтеграційними процесами, оскільки у структурі ринку перевезень Європи залізничний транспорт не має домінуючої позиції. Прослідковується тенденція зростання ВВП України, але при цьому знижується індекс його фізичного обсягу, що викликано фактором зниження обсягу промислового виробництва. Зниження обсягу транспортних перевезень за рахунок зниження обсягів промислового виробництва може бути компенсовано за рахунок участі в наявних і відкритті нових транспортних коридорів між Північною і Східною Європою та Китаєм.*

**Ключові слова:** транспорт, залізничний транспорт, процес перевезень, вантажообіг, обсяг перевезень, динаміка перевезень, види транспорту.

*В статье рассмотрены тенденции и факторы влияния на процесс железнодорожных перевозок. Динамика процесса указывает на общее сокращение объема транспортных перевозок, а также на изменение структуры объема перевозок среди существующих видов транспорта. Тенденция изменения структуры рынка перевозок связана с процессами евроинтеграции, поскольку в структуре рынка перевозок Европы железнодорожный транспорт не имеет доминирующей позиции. Прослеживается тенденция роста ВВП Украины,*

*но при этом снижается индекс его физического объема, что вызвано фактором снижения объема промышленного производства. Снижение объемов транспортных перевозок за счет снижения объемов промышленного производства может быть компенсировано за счет участия в существующих и открытия новых транспортных коридоров между Северной Европой, Восточной Европой и Китаем.*

**Ключевые слова:** транспорт, железнодорожный транспорт, процесс перевозок, грузооборот, объем перевозок, динамика перевозок, виды транспорта.

*The article discusses tendencies and factors of influence to railway transportation process. The current dynamics indicates about general decreasing of transport shipping and changing of shipping structure between current types of transport. The tendency of changing in the structure of traffic market relates with eurointegration processes, so far as railway transport does not have dominate position in the structure of European traffic market. There is tendency of Ukrainian GDP increasing but in such time the index of actual volume decreases; the cause of it is factor of industrial production volume decreasing. Traffic volume decreasing at the expense of industrial production volume decreasing possible be compensated at the expense of participation in existent and opening new transport passages between North Europe, East Europe, and China.*

**Key words:** transport, railway transport, transportation process, cargo turnover, volume of freight turnover, traffic dynamics, and types of transport.

УДК 338.47:656.2

**Головкова Л.С.**

д.е.н., професор,  
завідувач кафедри фінансів  
та економічної безпеки

Дніпропетровський національний  
університет залізничного транспорту  
імені академіка Всеволода Лазаряна

**Ляшко Д.Ю.**

к.е.н., доцент,  
доцент кафедри фінансів та  
економічної безпеки

Дніпропетровський національний  
університет залізничного транспорту  
імені академіка Всеволода Лазаряна

**Постановка проблеми.** Як відомо, показники процесу транспортних перевезень є одними з індикаторів, що надають відповідну інформацію про стан економіки країни та тенденції в ході економічних процесів, які виникають під впливом факторів зовнішнього та внутрішнього характеру. Нині національне господарство України перебуває у процесі інтеграції до світових економічних структур. Даний інтеграційний процес передбачає, з одного боку, появу додаткових можливостей для розвитку й активізації економічних процесів в Україні, а з іншого – виникають додаткові небезпеки щодо розвитку національних підприємств та ефективності взаємодії галузей національного господарства. Сьогодні світові процеси глобалізації надають галузям, регіонам та національному господарству України у цілому нові можливості для розвитку та напрями переходу на новий рівень технологічного устрою, що призведе в майбутньому до активізації господарських процесів і в першу чергу до інтенсифікації процесу транспортних перевезень. З іншого боку, разом

із можливостями виникають і загрози, які спрямовані на призупинення, переформатування або повне розірвання наявних господарсько-економічних зв'язків, що в поточній та середньотерміновій перспективі призводить до зниження ринкової активності, зниження обсягів транспортних перевезень та виникнення кризових ознак у суб'єктиві господарювання. Незважаючи на все вказане, Україна обрала вектор економічного розвитку, спрямований на інтеграцію з європейською спільнотою та входження національних господарських структур як до структур Європейського Союзу, так і до світових економічних структур. Така позиція вимагає визначення власних напрямів розвитку та інтенсифікації господарських процесів, які, з одного боку, враховують потенціал національних суб'єктив господарювання, а з іншого – інтегрують у процеси глобалізації відповідно до світових вимог. Саме тому однією з передумов для вирішення вказаного завдання є визначення тенденцій та факторів впливу на процес перевезень залізничним транспортом в Україні.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.**

Дослідженням у сфері транспортної галузі та інтенсифікації процесу транспортних перевезень залізничним транспортом в Україні присвячено праці українських учених-економістів: Л.О. Бакаєва, Л.М. Гаєвської, Л.С. Головкової, О.М. Гненного, В.Л. Диканя, О.В. Дикань, Г.Д. Ейтутіса, М.В. Макаренка, М.І. Міщенко, Б.Я. Остаюка, О.М. Пшінька, І.П. Садловської, Ю.М. Цветова, В.В. Чорного та ін. Разом із тим постійна зміна зовнішнього середовища, розвиток економічних відносин та виробничих технологій вимагають постійного дослідження тенденцій, які виникають під впливом факторів різного характеру в різних сферах національної економіки, у тому числі й у процесі залізничних перевезень. Усе це вказує на актуальність даної теми дослідження.

**Постановка завдання.** Транспортні перевезення є одним з основних процесів, які забезпечують стабільне функціонування системи господарських відносин будь-якої країни. Інтенсифікація перевезень свідчить про зростання економіки країни, а зниження обсягу транспортної роботи є індикатором кризових явищ. Відповідно до цього, метою статті є визначення видів і змісту тенденцій, що виникають у процесі залізничних перевезень в Україні під впливом факторів різного характеру. Для створення теоретичного обґрунтування щодо забезпечення ефективного управління та розвитку залізничної галузі.

**Виклад основного матеріалу дослідження.**

Система залізничного транспорту в Україні має достатньо розвинену залізничну мережу серед європейських країн. За обсягами транспортних перевезень залізниця займає приблизно 60% національного ринку транспортних послуг. Цей фактор виводить залізничний транспорт на позицію одного з основних національних транзитних перевізників. Україна займає четверте місце в Європі за довжиною залізничної колії і тринадцяте місце у світі за цим показником. Загальна довжина залізничної колії дорівнює 21,7 тис. км. За фактором географічного розташування Україна має кордони з Республікою Білорусь, Молдовою, Польщею,

Російською Федерацією, Румунією, Словаччиною, Угорщиною. На пунктах перетину державного кордону функціонує 40 залізничних переходів. Основу системи залізничного транспорту в Україні формує ПАТ «Укрзалізниця» (дата державної реєстрації 21.10.2015), яка включає Донецьку, Львівську, Одеську, Придніпровську, Південну, Південно-Західну залізницю. Основним джерелом доходів залізничного транспорту є вантажні перевезення, частка яких у доходах залізниці дорівнює приблизно 90%, а в структурі ринку транспортних послуг – 60%. Частка інших учасників ринку транспортних послуг не перевищує 40%. Якщо порівняти дану ситуацію зі структурою ринку Євро-союзу, то можна визначити, що в Європі частка вантажних перевезень залізничного транспорту не перевищує 11% [1]. Це вказує на наявність фактору дисбалансу в структурі ринку вантажних перевезень в Україні.

За інтеграції транспортної системи України до транспортної системи Єврозони можна припустити, що вплив даного фактору буде спрямований на усунення дисбалансу за рахунок зміни структури ринку транспортних перевезень в Україні і зниження ринкової частки залізничного транспорту. Вказана тенденція проявляється на протязі 2014-2016 рр. (табл. 1, рис. 1). Частка ринку вантажних перевезень залізничного транспорту знижується в середньому на 2% за середньорічного загального зниження на 2% вантажообігу транспортної системи України у цілому.

Тенденція до зниження обсягу вантажних перевезень також прослідковується у 2014-2016 рр. За цей період загальний обсяг перевезених вантажів скоротився на 46,7 млн. т, тобто з 671,2 млн. т до 624,5 млн. т. Основна частка зниження вантажних перевезень (92%) припадає на залізничний транспорт і становить 42,9 млн. т.

При цьому частка залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень скоротилася в 2016р. на 2,5% порівняно з 2014 (табл. 2, рис. 2).

За даними Державної служби статистики України можна визначити тенденцію до зростання національного ВВП, представленого у фактич-

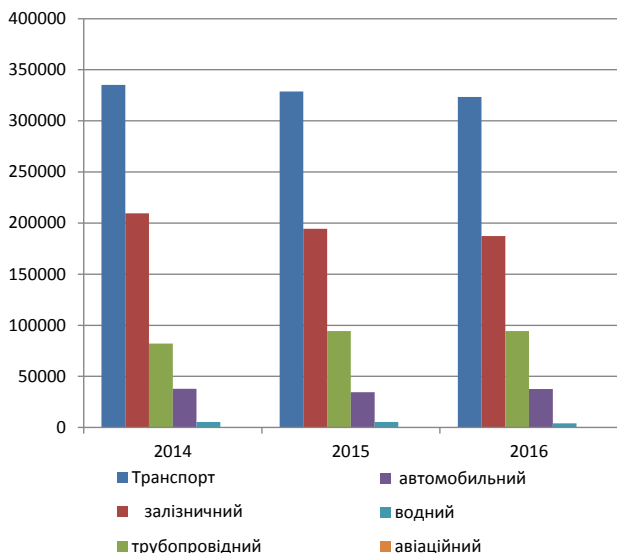
Таблиця 1

**Показники вантажообігу транспортної системи України, 2014-2016 рр.**

| Показник вантажообігу за видами транспорту | 2014 р.                |                 | 2015 р.                |                 | 2016 р.                |                 |
|--|------------------------|-----------------|------------------------|-----------------|------------------------|-----------------|
|  | Обсяг робіт, млн. т/км | Частка ринку, % | Обсяг робіт, млн. т/км | Частка ринку, % | Обсяг робіт, млн. т/км | Частка ринку, % |
| <b>Транспорт</b>                           | <b>335151,7</b>        | 100             | <b>328788,2</b>        | 100             | <b>323473,9</b>        | 100             |
| залізничний                                | 209634,3               | 62,5            | 194321,6               | 59,1            | 187215,6               | 57,9            |
| трубопровідний                             | 82050,9                | 24,5            | 94378,9                | 28,7            | 94378,9                | 29,2            |
| автомобільний                              | 37764,2                | 11,3            | 34431,1                | 10,5            | 37654,9                | 11,6            |
| водний                                     | 5462,3                 | 1,6             | 5434,1                 | 1,6             | 3998,6                 | 1,2             |
| авіаційний                                 | 240,0                  | 0,1             | 225,9                  | 0,1             | 225,9                  | 0,1             |

Джерело: розроблено авторами за даними [2; 3]

них цінах. Із 2013 по 2015 р. цей показник виріс із 1 465 198 млн. грн. до 1 988 544 млн. грн., при цьому індекс фізичного обсягу ВВП України за той же період має тенденцію до зниження, і в 2015 р. він становив 90,2% до попереднього періоду. Визначені тенденції вказують на наявність значних інфляційних процесів та зниження фактичного обсягу виробництва [3].



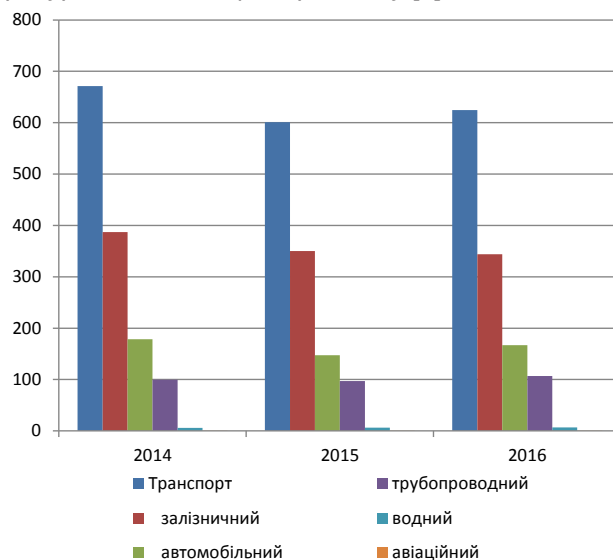
**Рис. 1. Динаміка вантажообігу транспортної системи України, 2014-2016 рр., млн. т/км**

Джерело: розроблено авторами за даними [2; 3]

Структура промисловості в Україні історично сформована так, що більша частка виробленої продукції – це сировина, напівфабрикати, енергетичні ресурси. Така продукція є масовим вантажем і формує значний обсяг перевезень залізничного транспорту, тому фактор зниження фактичного обсягу виробництва є однією з основних причин зниження обсягу вантажообігу та вантажних перевезень як залізничним транспортом, так і транспортною системою України.

Аналізуючи тенденції та фактори впливу на процес залізничних перевезень в Україні, необхідно враховувати той факт, що починаючи з 2014 р., відповідно до європейського вектору

розвитку, з'явилася тенденція до децентралізації влади та формування регіонами власної регіональної політики. Відповідно до концепції розвитку ЄС, стабілізація економіки країни повинна здійснюватися на регіональному рівні за рахунок виявлення галузей і регіонів, які мають потенціал формування самодостатніх господарських комплексів, що є основою формування регіональних ресурсів стабілізації та розвитку [5].



**Рис. 2. Динаміка перевезення вантажів транспортною системою України, 2014-2016 рр., млн. т**

Джерело: розроблено автором за даними [2; 3]

За період із 2014 по 2016 р. на регіональному рівні прослідковувалося загальне падіння промислового виробництва. Ситуація на сході України призвела до значних утрат у машинобудуванні, гірничо-металургійному комплексі, хімічних підприємствах та процесі перевезень залізничним транспортом [6]. Компенсація зазначених утрат та розвиток системи транспортних перевезень може відбутися за рахунок активізації експортно-імпортних перевезень та участі у міжнародних транзитних перевезеннях [7].

Активізація експортно-імпортних перевезень та розвиток міжнародних транзитних транспортних

Таблиця 2

**Показники процесу перевезення вантажів транспортною системою України, 2014-2016 рр.**

| Показник перевезення вантажів за видом транспорту | 2014 р.             |                 | 2015 р.             |                 | 2016 р.             |                 |
|---|---------------------|-----------------|---------------------|-----------------|---------------------|-----------------|
|   | Обсяг робіт, млн. т | Частка ринку, % | Обсяг робіт, млн. т | Частка ринку, % | Обсяг робіт, млн. т | Частка ринку, % |
| <b>Транспорт</b>                                  | <b>671,2</b>        | 100             | <b>601,0</b>        | 100             | <b>624,5</b>        | 100             |
| залізничний                                       | 387,0               | 57,6            | 350,0               | 58,2            | 344,1               | 55,1            |
| автомобільний                                     | 178,4               | 26,6            | 147,3               | 24,5            | 166,9               | 26,7            |
| трубопровідний                                    | 99,7                | 14,9            | 97,2                | 16,2            | 106,7               | 17,1            |
| водний  | 6,0                 | 0,9             | 6,4                 | 1,1             | 6,7                 | 1,1             |
| авіаційний  | 0,1                 | 0,01            | 0,1                 | 0,01            | 0,07                | 0,01            |

Джерело: розроблено авторами за даними [2; 3]

коридорів територією України повинні відбуватися з урахуванням наявних тенденцій, які виявляються під час аналізу структури як експорту, так й імпорту.

Аналіз експортних операцій за 2005-2015 рр. дає можливість визначити стійку тенденцію до зміни структури експорту України. Суттєво зросла, з 23,4% до 32,5%, частка експорту в країни Азії, де основною країною, яка отримує експорт, виступає Китай. Значне зростання, майже вдвічі, з 5,4% до 9,9%, відбулося в експорті в країни Африки. Разом із тим прослідковується стійка тенденція до зниження експорту до Російської Федерації (РФ). Так, із 2005 по 2015 р. експортні поставки до РФ скоротилися майже на третину і їхня частка в структурі експорту зменшилася з 18,7% до 12,7%. Таким чином, експорт у РФ і країни СНД із 2015 р. становить приблизно 21% у загальній структурі експорту України (рис. 3, 4).

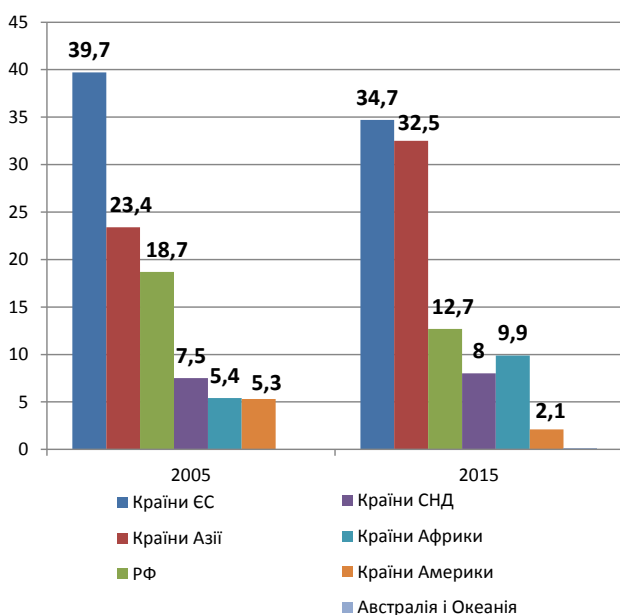


Рис. 3. Динаміка зміни структури експорту України за 2005-2015 рр., %

Джерело: розроблено авторами за даними [3; 4]

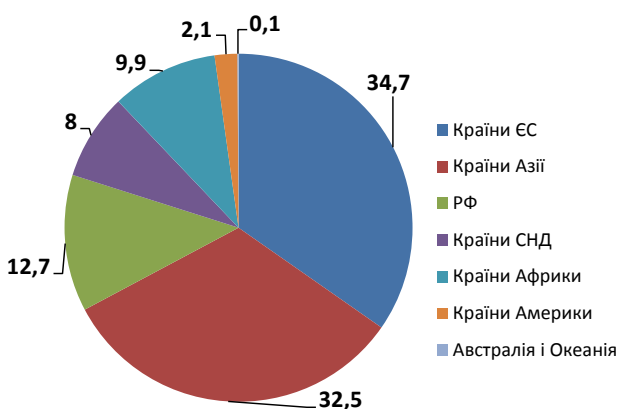


Рис. 4. Структура експорту України за 2015 рр., %

Джерело: розроблено авторами за даними [3; 4]

Основний експорт, 79%, здійснюється в країни Європи, Азії та Африки.

Стійкі тенденції до зміни структури імпорту також прослідковуються під час аналізу імпортних операцій України за період 2005-2015 рр. (рис. 5, 6).

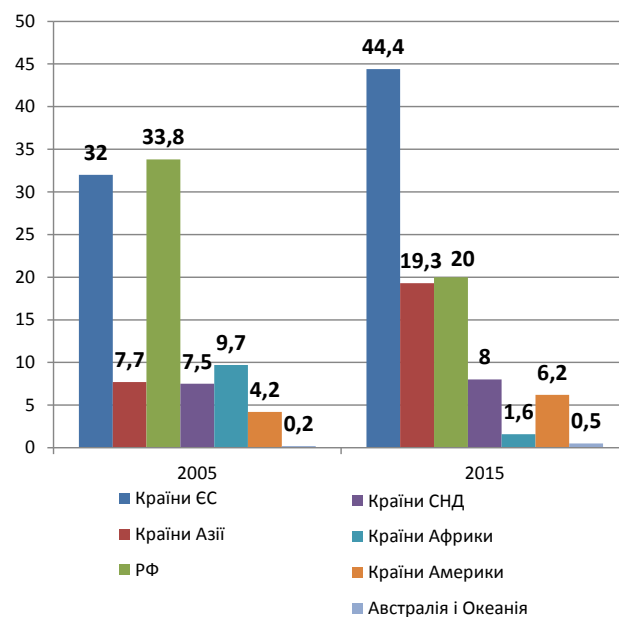


Рис. 5. Динаміка зміни структури імпорту України за 2005-2015 рр., %

Джерело: розроблено авторами за даними [3; 4]

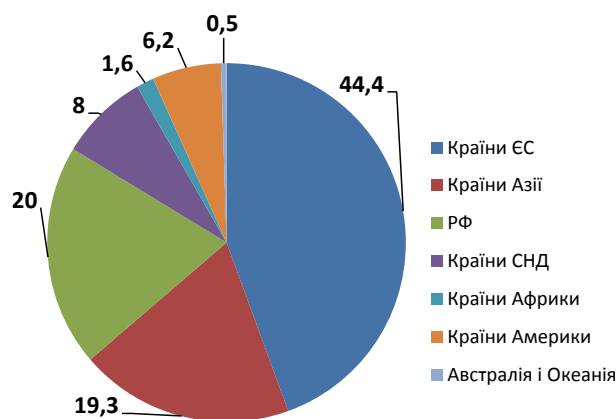


Рис. 6. Структура імпорту України за 2015 рр., %

Джерело: розроблено авторами за даними [3; 4]

Частка РФ у структурі імпорту України знизилася майже на третину, з 33,8% до 20%. Тобто з 2015 р. імпорт РФ займає третю за обсягом позицію і не є критичним для України. Водночас значно зросла частка імпортованих операцій з Європою, з 32% до 44,4%, що вивело її частку на перше місце. На другому місці в структурі імпорту України знаходяться країни Азії. Їхня частка збільшилася більш як у два рази і змінилася з 7,7% до 19,3%. Починаючи з 2015 р. обсяг імпорту з Європи, Азії і Африки становить приблизно 65%, на імпорт у РФ і країни СНД припадає приблизно 28%.

Результати аналізу експортно-імпортованих операцій України вказують на стійку тенденцію до підвищення взаємодії з Європою та Азією та зниження частки РФ та країн СНД у даному процесі

перевезень. На підставі даних тенденцій виникає гостра потреба в активізації наявних міжнародних транзитних коридорів та розробленні нових транспортних коридорів, які з'єднають Україну, Північну і Східну Європу з країнами Азії і Китаєм, що надасть можливість підвищити рівень транспортних перевезень в Україні.

**Висновки з проведеного дослідження.** Тенденції та фактори впливу на процес залізничних перевезень в Україні, які були визначені в даному дослідженні, є теоретичним підґрунтям для прийняття відповідних рішень та реалізації коригуючих заходів як на державному рівні, так і на рівні «Укрзалізниці» для підвищення якості та обсягу перевезень.

Наявність дисбалансу в структурі ринку вантажних перевезень в Україні вимагає зміни структури ринку та розроблення нової технології взаємодії автомобільного і залізничного транспорту. У межах цієї технології передбачається створення залізничних пунктів концентрації вантажів у містах з розвинутою системою автомобільних доріг і максимально наближених до кордонів європейських країн. До цієї технології необхідно додати нову систему пакування вантажів, яка забезпечить мінімальні витрати часу на процедуру перевантаження.

Наявні тенденції зміни структури експортно-імпорتنних операцій і домінування в них зв'язків із країнами Європи й Азії вказує на необхідність удосконалення міжнародних транзитних коридорів перевезень та розроблення нових шляхів від країн Північної та Східної Європи до Китаю через територію України. Це буде сприяти розвитку національної, регіональної активності, відновленню промислового виробництва, зростанню ВВП та збільшенню обсягів перевезень як залізничного транспорту, так і всієї транспортної системи України.

#### БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Огляд ринку залізничних перевезень: аналітика [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.credit-rating.ua/ua/analytics/analytical/articles/12826/>.

2. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.mtu.gov.ua](http://www.mtu.gov.ua)

3. Офіційний сайт Державної служби статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua)

4. Промисловість і промислова політика України 2013: актуальні тренди, виклики, можливості: науково-аналітична доповідь / О.І. Амоша, В.П. Вишневський, Л.О. Збаразська та ін.; за заг. ред. В.П. Вишневського; НАН України. – Донецьк: Інститут економіки промисловості, 2014. – 200 с.

5. Економіка регіонів у 2015 році: нові реалії і можливості в умовах започаткованих реформ. – К.: НІСД, 2015. – 92 с.

6. Бюджетний моніторинг: аналіз виконання бюджету за 2014-2016 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ibser.org.ua>

7. Дикань В.Л. Перспективи розвитку економіки України в умовах формування міжнародних транспортних коридорів в системі мирової глобалізації економіки / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – Вип. 42. – С. 144-149.

#### REFERENCES:

1. Ohliad rynku zaliznychnykh perevezen: analityka [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://www.credit-rating.ua/ua/analytics/analytical/articles/12826/>. – Nazva z ekrana.

2. Ofitsiynyi sait Ministerstva infrastruktury Ukrainy [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: [www.mtu.gov.ua](http://www.mtu.gov.ua) – Nazva z ekrana.

3. Ofitsiynyi sait Derzhavnoi sluzhby statystyky Ukrainy [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: [www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua) – Nazva z ekrana.

4. Promyslovist i promyslova polityka Ukrainy 2013: aktualni trendy, vyklyky, mozhlyvosti: naukovo-analitychna dopovid / O. I. Amosha, V. P. Vyshnevskiy, L. O. Zbarazska ta in.; za zah. red. V. P. Vyshnevskoho; NAN Ukrainy. – Donetsk: Instytut ekonomiky promyslovosti, 2014. – 200 s.

5. Ekonomika rehioniv u 2015 rotsi: novi realii i mozhlyvosti v umovakh zapochatkovanykh reform. – K.: NISD, 2015. – 92 s.

6. Biudzhetyni monitorynh: Analiz vykonania biudzhetu za 2014 – 2016 roky [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://www.ibser.org.ua> – Nazva z ekrana.

**Golovkova L.S.**

Doctor of Economic Sciences, Professor,  
Head of Department of Finance and Economic Security  
Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan

**Lyashko D.Y.**

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor,  
Senior Lecturer at Department of Finance and Economic Security  
Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan

### **TENDENCIES AND FACTORS OF INFLUENCE ON RAILWAY TRANSPORTATION PROCESS IN UKRAINE**

The article analyses tendencies and factors of influence on railway transportation process. The current dynamics indicates a general decrease of transport shipping and change of shipping structure between current types of transport. The tendency of changing the structure of traffic market relates to European integration processes, so far as railway transport does not have a dominating role in the structure of European traffic market. There is a tendency of Ukrainian GDP increasing but this time the index of actual volume decreases; the cause of it is a factor of industrial production volume decreasing. The structure of export and import operations has been changing since the 2005 year. Export and import operations to countries of Europe and Asia are taking new dominating roles.

The tendencies and factors of influence on railway transportation process in Ukraine, which had been detected in this article, can be used as the theoretical basis for the decision making at government level with the aim to increase the volume of railway transportation.

The misbalancing factor demands to change the structure of traffic market and develop new technology of cooperation between railway and vehicles. New technology needs a building of cargo hubs in places with wide road chains and minimal distance to borders of European countries. This technology includes a new system of cargo packing, which will save time in overloading.

The tendency of changing the structure of Ukrainian export-import and domination in the structure of the European and Asian operation needs intensification of the present international transit corridors and development of new ones to countries of North, East Europe and China across the territory of Ukraine. It will make a positive tendency for developing the regional activity, recovering of industrial production, increasing GDP and volume of the Ukrainian railway transportation process.