

ISSN 2223-3822

Golovkova, L. & Rudenko, M. (2019) Suchasnyi stan i struktura rynku pasazhyrskykh perevezhen v Ukraini [Modern condition structure of the market for passenger transportations in Ukraine]. *Sotsialno-ekonomichni problemy i derzhava* [Socio-Economic Problems and the State] (electronic journal), Vol. 21, no. 2, pp. 155-167. Available at: <http://sepd.tntu.edu.ua/images/stories/pdf/2019/19glspvu.pdf>



SEPS

Journal

Socio-Economic  
Problems and the State

## СУЧАСНИЙ СТАН І СТРУКТУРА РИНКУ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

Людмила Головкова\*, Марина Руденко\*\*

Дніпровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна  
вул. Лазаряна, 2, м. Дніпро, 49010, Україна

\*e-mail: [g.liudmila22@gmail.com](mailto:g.liudmila22@gmail.com)

\*\*e-mail: [rudenkomarina555@gmail.com](mailto:rudenkomarina555@gmail.com)



### Article history:

Received: September, 2019

1st Revision: October, 2019

Accepted: November, 2019

### JEL classification:

O18

L15

### UDC:

338.1

### DOI:

<https://doi.org/10.33108/sepd2019.02.155>

**Анотація.** В статті досліджено сучасний стан і структуру ринку пасажирських перевезень, сучасні проблеми розвитку пасажирських перевезень. Визначено напрями забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського комплексу залізничного транспорту, за умови підвищення якості і безпеки руху.

**Ключові слова:** пасажирські перевезення, транспортні послуги, залізничний транспорт, якість, забезпечення ефективності пасажирських перевезень.

### 1. Постановка проблеми.

Транспорт, як одна з базових галузей народного господарства, має забезпечувати потреби населення та галузей економіки у безпечному та якісному перевезенні пасажирів та вантажів на рівні міжнародних стандартів, а також виконання соціально-економічних, зовнішнь-торговельних, оборонних, природоохоронних та мобілізаційних потреб суспільства. Сьогодні транспорт у цілому задовольняє потреби економіки та населення України в перевезеннях, однак показники якості, ефективності і рівень безпеки перевезень пасажирів та вантажів, не



Головкова Л., Руденко М. Сучасний стан і структура ринку пасажирських перевезень в Україні. *Соціально-економічні проблеми і держава*. 2019. Вип. 2 (21). С. 155-167. URL: <http://sepd.tntu.edu.ua/images/stories/pdf/2019/19glspvu.pdf>



This open access article is distributed under a Creative Commons Attribution (CC-BY) 4.0 license.

відповідають сучасним вимогам. Протягом останніх десяти років в країні спостерігається тенденція суттєвого відставання темпів розвитку матеріально-технічної бази транспортної галузі від темпів розвитку інших галузей народного господарства, що стало основною причиною зниження якості транспортного обслуговування населення країни, а також виникнення диспропорцій у розвитку самого транспорту, до основних з яких належать: відсутність збалансованої і рівномірно розвиненою транспортної системи (недосконалість системи організації та управління розвитком дорожньо-транспортного комплексу; недосконалість нормативно-правової бази, низький темп гармонізації вітчизняного транспортного законодавства до міжнародного); невідповідність структури транспортних засобів до потреб у перевезеннях пасажирів і вантажів; наростаюче старіння основних фондів, яке приводить до невідповідності технічного та технологічного рівня європейським вимогам; недостатній рівень інвестиційно-інноваційної діяльності, технологічної модернізації галузі; незадовільний рівень безпеки перевезень пасажирів і вантажів; значне екологічне навантаження транспорту на оточуюче середовище.

## **2. Аналіз останніх досліджень та публікацій.**

Проблеми та перспективи розвитку пасажирського комплексу залізничного транспорту розглядалися в наукових працях вітчизняних та іноземних вчених-економістів і провідних спеціалістів, а саме: І. М. Аксьонова, Ю. С. Бараша, Н. І. Богомолової, Т. Є. Василенка, В. Л. Диканя [2], Г. Д. Ейтутіса, М. О. Єрьоміної, В. В. Жихаревої, Є. М. Сича, Л. Г. Чернюка, І. Р. Юхновського та інших. Проте на сьогодні невирішеним залишається питання забезпечення якісного транспортного обслуговування економіки та населення країни на рівні міжнародних стандартів.

## **3. Невирішені раніше частини загальної проблеми.**

Пасажирські перевезення займають особливе місце в транспортній галузі, і покликані забезпечити якісні та доступні для споживачів транспортні послуги, що обумовлено необхідністю виконання однієї з найважливіших гарантій держави, закріпленої в статті 33 Конституції України, – свободи пересування громадян [1].

Розвиток і вдосконалення ринкових відносин в Україні різко загострює конкуренцію між видами транспорту в боротьбі за пасажирів. Конкурентна боротьба змушує кожен вид транспорту шукати ефективні способи залучення пасажирів – використання нових більш ефективних технологій, здійснення перевезень на високому якісному рівні.

Підвищення якості життя населення багато в чому залежить від сфери послуг, що надаються в побуті, виробництві, під час відпочинку, в соціальній сфері, в тому числі і на транспорті. У великих містах до 70 % працездатного населення щодня користується послугами транспорту. В умовах ринку необхідно розширювати асортимент транспортних послуг в кооперації з іншими видами транспорту, а також у взаємодії з індустрією готельного, туристичного, екскурсійного, ресторанного бізнесу, що дасть змогу підвищити ефективність використання наявних потужностей і прибутковість перевезень.

## **4. Постановка завдання.**

Основною метою статті є дослідження стану і структури ринку пасажирських перевезень в Україні та визначення напрямів забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського комплексу залізничного транспорту, за умови підвищення якості і безпеки руху.

## 5. Виклад основного матеріалу.

Україна має у своєму розпорядженні потужну транспортну систему, до складу якої входять залізничний, автомобільний, річковий, морський, авіаційний і трубопровідний транспорт. Кожен з цих видів транспорту має свою специфіку, являє собою сукупність засобів і шляхів сполучення, а також різних технічних пристроїв і споруд, які забезпечують нормальну та ефективну роботу всіх галузей народного господарства країни.

На сьогодні загальна транспортна мережа України включає 21,0 тис. км (без урахування окупованих територій, мережа яких на сьогодні не експлуатується) залізничних колій, 163,0 тис. км (з твердим покриттям – 159,5 тис. км, у тому числі – 47,08 тис. км доріг державного і 112,4 тис. км – місцевого значення) (без урахування окупованих територій) автомобільних доріг, 3,3 тис. км тролейбусних ліній, 1,6 тис. км трамвайних колій, 113,4 км метрополітенівських колій, понад 43,8 тис. км магістральних трубопроводів загального користування, 1,6 тис. км експлуатаційних річкових судноплавних шляхів [2].

Транспортний ринок пасажирських перевезень в Україні надає споживачам послуги різних видів транспорту, які не рівноцінні за вартістю, швидкістю, регулярністю і комфорту. У табл. 1 наведено динаміку пасажирообороту за різними видами транспорту України за останні сім років.

<b>Таблиця 1. Пасажирооборот транспорту загального користування [3]</b>							
<b>Показник</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013<sup>1</sup></b>	<b>2014<sup>1</sup></b>	<b>2015<sup>1</sup></b>	<b>2016<sup>1</sup></b>	<b>2017<sup>1</sup></b>
<i>Пасажирооборот транспорту загального користування, млн. пас. км</i>							
Транспорт	134254,0	132479,7	128508,2	106147,8	97280,7	102239,4	99277,7
залізничний <sup>2</sup>	50837,4	49443,9	49098,3	35623,5	35425,6	36954,0	28043,4
автомобільний (автобуси) <sup>3</sup>	51396,2	50368,6	49091,7	42696,9	34775,6	34488,0	35412,4
трамвайний	4431,6	4456,7	4124,2	4292,3	4238,1	3994,9	3922,6
тролейбусний	7810,6	7806,5	7613,0	6347,4	6092,1	5896,5	6016,0
метрополітен-ний	5925,5	5912,9	5934,9	5562,0	5364,6	5350,5	5507,3
авіаційний	13761,0	14406,0	12568,2	11583,7	11362,4	15525,1	20345,7
водний	91,7	85,1	77,9	42,0	22,3	30,4	30,3
<i>Динаміка пасажирообороту до попереднього року, %</i>							
Транспорт	-	-1,34	-3,02	-17,15	-8,47	5,04	-2,84
залізничний	-	-2,57	-0,61	-26,73	-1,39	4,24	-24,12
автомобільний (автобуси)	-	-2,33	-2,58	-13,06	-18,31	-4,76	2,61
трамвайний	-	2,27	-8,89	4,88	-2,33	-1,64	-2,50
тролейбусний	-	0,00	-2,56	-15,79	-4,69	0,00	0,00
метрополітен-ний	-	0,00	0,00	-5,08	-3,57	0,00	1,85
авіаційний	-	4,35	-12,50	-7,94	-1,72	5,04	30,97
водний	-	0,00	0,00	-	-	-	-

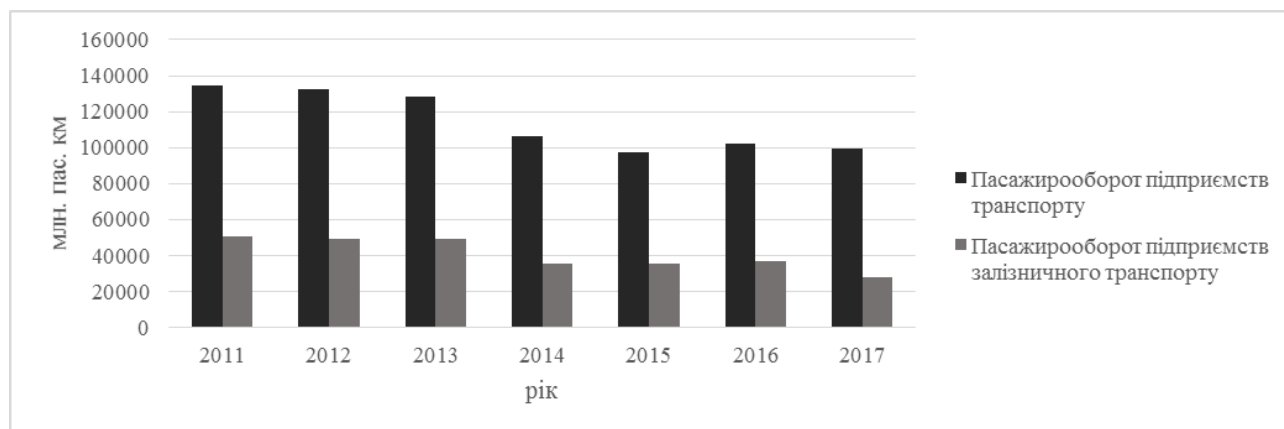
<sup>1</sup> – з 2014 року – Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції.

<sup>2</sup> – з 2010 року – з урахуванням перевезень пасажирів міською електричкою.

<sup>3</sup> – з 2000 року – з урахуванням автомобільних пасажирських перевезень, виконаних фізичними та юридичними суб'єктами малого бізнесу.

Залізничний транспорт є складовою частиною єдиної транспортної системи України і при взаємодії з іншими видами транспорту покликаний своєчасно і якісно задовольняти потреби населення в перевезеннях. Але технологічний рівень перевезень і стан виробничо-технічної бази за багатьма параметрами не відповідає постійно зростаючому попиту суспільства на якісні послуги та міжнародним стандартам якості надання транспортних послуг.

За результатами аналізу (рис. 1), можна зазначити, що за період 2011-2017 років істотно скоротилися обсяги перевезень та пасажирооборот на транспорті загалом, та на залізничному транспорті зокрема, що пов'язано з нестабільністю політичної та економічної ситуації в Україні.



**Рис. 1. Пасажирооборот підприємств транспорту України**

Як видно з рис. 1, пасажирооборот залізничного транспорту України за аналізований період зменшився майже на 25 % та склав – 28043,4 млн. пас. км. Основними факторами, які визначають обсяги і структуру пасажирських перевезень, є наступні: чисельність населення і тенденція його змін; рівень і темпи розвитку економіки в країні і в областях; зміни в регіональному розміщенні населення; зміни міського і сільського населення; підвищення матеріального (грошові доходи) і культурного рівня життя населення; розширення мережі санаторіїв, зон відпочинку, курортів; темпи розвитку різних видів транспорту; тарифна політика; безпека поїздки. Зазначені фактори не діють самостійно, вони тісно взаємопов'язані між собою: зростання населення часто спричиняє добрі умови для покращення функціонування економіки; регіональне розміщення населення прямо залежить від розвитку продуктивних сил в регіонах, а також від їх транспортного забезпечення, що впливає на обсяги пасажирських перевезень; збільшення грошових доходів населення сприяє розвитку мережі закладів туризму і відпочинку, розширенню переліку різноманітних послуг і зміцненню фінансового стану транспорту.

Економічна, політична та соціальна криза в Україні, за останні чотири роки, призвела до погіршення рівня добробуту більшості населення, тим самим звужуючи їх споживчі можливості (табл. 2). Відсутність реальних структурних змін в економіці країни, відсутність дієвих реформ, корупція, інфляція (зростання цін на продукти харчування та значне підвищення тарифів на житлово-комунальні послуги), негативно впливають на рівень як трудових, так і нетрудових доходів населення, і призводить до підвищення рівня бідності населення (з 2014 року до 2017 року рівень бідності в Україні збільшився майже вдвічі, 60 % населення живе за межею бідності).

Як приклад, можна розглянути структуру споживчих сукупних витрат населення Швейцарії та Німеччини (як одних із найбільш розвинених країн Європи з дуже високим рівнем життя та стабільністю економіки). Основними статтями споживчих сукупних витрат населення Швейцарії є: житлово-комунальні послуги (14,7 %); продукти харчування, безалкогольні напої та алкогольні напої, тютюнові вироби (11 %); транспорт (7,6 %); витрати на проживання в готелях (5,7 %); відпочинок і культура (5,6 %); витрати на охорону здоров'я (2,6 %) [5]. Основними статтями споживчих сукупних витрат населення Німеччині є: житло, вода, електроенергія, газ та інші види палива (35,64 %), продукти харчування, безалкогольні напої та алкогольні

напої, тютюнові вироби (13,83 % (рівень цін на продовольчі товари в Німеччині – один з найнижчих в Європейському Союзі)); транспорт (13,83 %); відпочинок і культура (10,29 %); ресторани та готелі (5,80 %); предмети домашнього вжитку, побутова техніка та поточне утримання житла (5,56 %); витрати на охорону здоров'я (3,89 %); різні товари і послуги (3,58 %); зв'язок (2,54 %); освіта (0,72 % (навчання в школах і вищих навчальних закладах в Німеччині, за рідкісними винятками, безкоштовне)) [6]. Рівень життя, структура сукупних ресурсів та сукупних витрат населення значно впливають на інтенсивність перевезень пасажирів залізничним транспортом.

**Таблиця 2. Сукупні ресурси та структура сукупних витрат населення [3]**

Показник	2011	2012	2013 <sup>1</sup>	2014 <sup>1</sup>	2015 <sup>1</sup>	2016 <sup>1</sup>	2017 <sup>1</sup>
Сукупні ресурси в середньому за місяць у розрахунку на одну домогосподарство, грн.	3853,9	4144,5	4470,5	4563,3	5231,7	6238,8	8165,2
Сукупні витрати в середньому за місяць у розрахунку на одне домогосподарство, грн.	3458,0	3592,1	3820,3	4048,9	4952,0	5720,4	7139,4
<b>Структура сукупних витрат домогосподарств, %</b>							
Споживчі сукупні витрати	90,1	90,8	90,2	91,6	92,9	93,2	92,9
продукти харчування та безалкогольні напої	51,3	50,1	50,1	51,9	53,1	49,8	47,9
алкогольні напої, тютюнові вироби	3,4	3,5	3,5	3,4	3,3	2,9	3,1
непродовольчі товари та послуги, в тому числі	35,4	37,2	36,6	36,3	36,5	40,5	41,9
одяг і взуття	5,7	6,1	5,9	6,0	5,7	5,6	5,5
житло, вода, електроенергія, газ та інші види палива	9,6	9,	9,5	9,4	11,7	16,0	17,0
предмети домашнього вжитку, побутова техніка та поточне утримання житла	2,2	2,3	2,3	2,3	2,0	1,7	2,0
охорона здоров'я	3,2	3,4	3,4	3,6	3,7	4,2	3,8
транспорт	4,0	4,3	4,3	4,3	3,7	3,6	3,7
зв'язок	2,6	2,8	2,8	2,8	2,4	2,3	2,4
відпочинок і культура	1,9	2,0	2,1	1,8	1,5	1,4	1,6
освіта	1,3	1,3	1,2	1,1	1,1	1,0	1,1
ресторани та готелі	2,5	2,5	2,5	2,3	2,0	2,2	2,3
різні товари і послуги	2,4	2,6	2,6	2,7	2,7	2,5	2,5
Неспоживчі сукупні витрати	9,9	9,2	9,8	8,4	7,1	6,8	7,1
Довідково: оплата житла, комунальних продуктів та послуг	8,0	8,3	8,0	8,1	10,2	14,7	15,4

<sup>1</sup> – з 2014 року – Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції.

За даними Державного комітету статистики залізничним транспортом за 2017 рік відправлено 165 млн пасажирів (з урахуванням перевезень міською електричкою), що майже на 58,00 % менше, ніж за 2016 рік. У 2018 році прогнозується незначне зменшення обсягів пасажирських перевезень, на 2,2 % до попереднього року (у міжнародному сполученні зменшення пасажирообороту прогнозується на рівні 2,6 %, за рахунок зменшення напливу пасажиропотоку у напрямку ЄС; у внутрішньодержавному прямому та місцевому сполученнях зменшення пасажирообороту прогнозується на рівні 4,1 %, у зв'язку із зменшенням у східному та північному напрямках кількості курсування поїздів у далекому сполученні; у приміському сполученні зменшення пасажирообороту прогнозується на рівні 1,2 %, у зв'язку з зменшенням кількості відправлених пасажирів пільгових категорій та за

рахунок відміни та обмеження курсування і зменшення кількості вагонів у складі поїздів).

**Таблиця 3. Відправлення (перевезення) пасажирів за видами транспорту загального користування [3]**

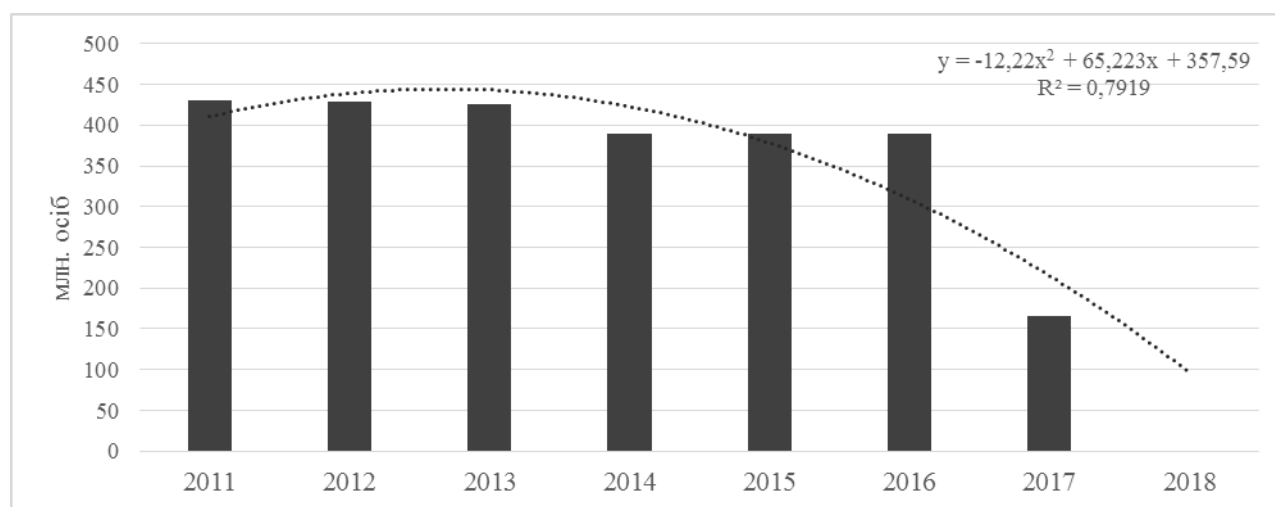
Показник	2011	2012	2013 <sup>1</sup>	2014 <sup>1</sup>	2015 <sup>1</sup>	2016 <sup>1</sup>	2017 <sup>1</sup>
<b>Відправлення (перевезення) пасажирів за видами транспорту загального користування, млн</b>							
Транспорт	6972,9	6812,3	6620,0	5899,5	5175,7	4854,4	4647,2
залізничний <sup>2</sup>	430,1	429,6	425,4	389,1	389,8	389,5	165,0
автомобільний (автобуси) <sup>3</sup>	3604,6	3448,7	3340,8	2915,3	2259,8	2025,0	2018,7
трамвайний	798,0	799,7	757,4	769,9	738,3	694,0	675,6
тролейбусний	1346,4	1345,5	1306,2	1092,3	1080,5	1038,7	1057,8
метрополітенний	778,3	774,1	774,8	725,8	700,4	698,4	718,9
авіаційний	7,5	8,1	8,1	6,5	6,3	8,3	10,6
водний	8,0	6,6	7,3	0,6	0,6	0,5	0,6
<b>Динаміка відправлення (перевезення) пасажирів за видами транспорту загального користування, %</b>							
Транспорт	-	-2,30	-2,82	-10,88	-12,27	-6,21	-4,27
залізничний	-	-0,12	-0,98	-8,53	0,18	-0,08	-57,64
автомобільний (автобуси)	-	-4,33	-3,13	-12,74	-22,48	-10,39	-0,31
трамвайний	-	0,21	-5,29	1,65	-4,10	-6,00	-2,65
тролейбусний	-	-0,07	-2,92	-16,38	-1,08	-3,87	1,84
метрополітенний	-	-0,54	0,09	-6,32	-3,50	-0,29	2,94
авіаційний	-	8,00	0,00	-19,75	-3,08	31,75	27,71
водний	-	-17,50	10,61	-91,78	0,00	-16,67	20,00

<sup>1</sup> – з 2014 року – Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції.

<sup>2</sup> – з 2010 року – з урахуванням перевезень пасажирів міською електричкою.

<sup>3</sup> – з 2000 року – з урахуванням автомобільних пасажирських перевезень, виконаних фізичними та юридичними суб'єктами малого бізнесу.

У 2017 році зростання тарифів на пасажирські залізничні перевезення становило майже 6 %, у 2018 році – 12 %, однак це не призвело до підвищення якості обслуговування (зношені вагони, недостатній сервіс та швидкість руху). Планується підвищення тарифів на залізничні перевезення з 1 квітня 2019 року на 12 %, і з жовтня – на 12 %, крім того, ПАТ «Укрзалізниця» планує і додаткове підвищення тарифів на пасажирські перевезення – на 13-21 % – залежно від категорії поїзда і типу вагона [7].



**Рис. 2. Інтенсивність перевезень пасажирів залізничним транспортом України**

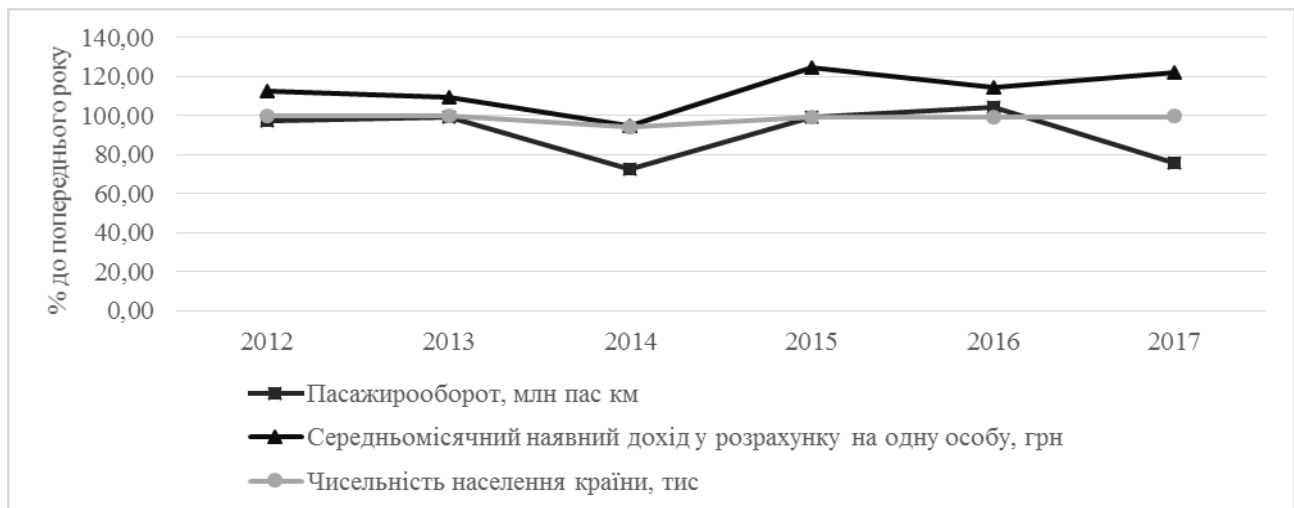
На інтенсивність перевезень пасажирів залізничним транспортом України значний вплив має чисельність населення країни і тенденції до її зміни, та платоспроможність населення, яка залежить від обсягів їх наявних доходів і тарифів на перевезення у міжнародному, внутрішньому та приміському сполученнях (рис. 3).

**Таблиця 4. Залежність пасажирообороту залізничного транспорту від чисельності населення України та їх середньомісячного наявного доходу**

Показник	2011	2012	2013 <sup>1</sup>	2014 <sup>1</sup>	2015 <sup>1</sup>	2016 <sup>1</sup>	2017 <sup>1</sup>
Чисельність населення країни, тис	45633,6	45553,0	45426,2	42928,9	42760,5	42584,5	42386,4
Пасажиро-оборот, млн пас км	50837,4	49443,9	49098,3	35623,5	35425,6	36954,0	28043,4
Середньо-місячний наявний дохід у розрахунку на одну особу, грн	1770,8	1994,3	2180,6	2074,1	2590,2	2967,5	3632,7

<sup>1</sup> – дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції.

На сьогодні в Україні склалася ситуація, коли підвищувати тарифи на пасажирські перевезення залізничним транспортом складно через низький рівень доходів населення, а також конкуренцію з боку автомобільного транспорту (автобуси).



**Рис. 3. Динаміка пасажирообороту залізничного транспорту, чисельності населення та середньомісячного наявного доходу населення України**

На матеріальне благополуччя населення, одного із найважливіших чинників величини обсягів пасажирських перевезень, впливає загальний стан економіки країни, рівень інфляції, валютного курсу гривні, стан податкової системи, що є визначальною умовою вибору пасажиром того чи іншого виду транспорту.

З даних, наведених у табл. 4 видно, що залізничний транспорт, виконуючи соціальну функцію, перевозить від 4 до 8 % від загального обсягу пасажирів. Складну ситуацію на залізничному транспорті посилює підвищення конкуренції з боку автомобільного транспорту, на його частку припадає від 42 % до 52 % річного обсягу перевезень пасажирів. Автомобільний транспорт (автобуси) залучає пасажирів оперативністю, гнучкістю зміни маршрутів і розкладу руху, порівнянністю цін та часом знаходження у дорозі. На сьогодні автотранспортні засоби, для перевезення пасажирів, не відповідають вимогам безпеки, комфортності, доступності для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, охорони праці та екології, перебувають не в належному технічному і санітарному стані та не укомплектовані відповідно до законодавства.

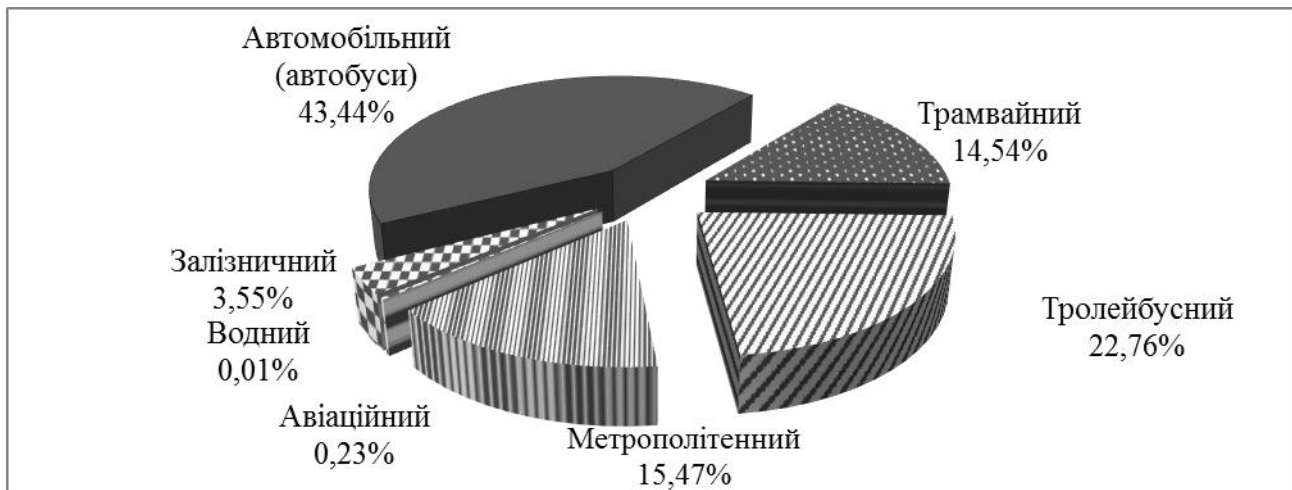
**Таблиця 4. Обсяг пасажирських перевезень залізничним та автомобільним транспортом України [3]**

Рік	Транспорт загального користування	Залізничний транспорт <sup>2</sup> , млн. осіб	Автомобільний транспорт (автобуси) <sup>3</sup> , млн. осіб	Питома вага залізничних перевезень у загальному обсязі пасажирських перевезень, %	Питома вага автомобільних перевезень у загальному обсязі пасажирських перевезень, %
2011	6972,9	430,1	3604,6	6,17	51,69
2012	6812,3	429,6	3448,7	6,31	50,62
2013 <sup>1</sup>	6620,0	425,4	3340,8	6,43	50,47
2014 <sup>1</sup>	5899,5	389,1	2915,3	6,60	49,42
2015 <sup>1</sup>	5175,7	389,8	2259,8	7,53	43,66
2016 <sup>1</sup>	4854,4	389,5	2025,0	8,02	41,71
2017 <sup>1</sup>	4647,2	165,0	2018,7	3,55	43,44

<sup>1</sup> – дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції.

<sup>2</sup> – з 2010 року – з урахуванням перевезень пасажирів міською електричкою.

<sup>3</sup> – з 2000 року – з урахуванням автомобільних пасажирських перевезень, виконаних фізичними та юридичними суб'єктами малого бізнесу.

**Рис. 4. Розподіл окремих видів транспорту у загальному відправленні (перевезенні) пасажирів у 2017 році**

Сьогодні на ринку транспортних послуг, існує жорстка конкуренція фірм, компаній, організацій, приватних підприємств у виробництві та збуті своєї продукції – перевезень. Боротьба за пасажирів ведеться не тільки між видами транспорту, але і всередині них. Сукупність послуг, пов'язаних з перевезенням (обслуговування пасажирів до поїздки, під час та після неї), стає основною умовою конкурентоспроможності перевізників. Кожна з цих складових етапного обслуговування пасажирів може зіграти вирішальну роль у виборі виду транспорту. При відсутності комплексного якісного сервісного обслуговування на залізничному транспорті основний етап – перевезення – втрачає частину споживчої цінності, стає неконкурентоспроможною і часто відкидається пасажиром.

Розвиток сектора послуг підвищує привабливість основного виду обслуговування. Перевезення в даний час є основною ланкою в підвищенні прибутку на залізничному транспорті, а сервісні послуги до, під час і після поїздки повинні підтримувати та підкріплювати беззбиткову роботу, створюючи більш сприятливі умови переміщення пасажирів, приносячи перевізнику додаткові прибутки.

Перед підприємствами залізничного транспорту дуже гостро стає питання



збереження своїх позицій на ринку пасажирських перевезень та завоювання нових його сегментів. Для повернення своїх позицій та залучення нових пасажирів необхідно підвищувати якість обслуговування пасажирів на вокзалах, станціях і в поїздах, забезпечувати високий рівень комфорту та збільшувати номенклатуру послуг.

У табл. 5 розглянуто відправлення (перевезення) пасажирів за видами сполучення окремими видами транспорту України.

**Таблиця 5. Відправлення (перевезення) пасажирів за видами сполучення окремими видами транспорту України, млн. пас. [3]**

Показник	2011	2012	2013 <sup>1</sup>	2014 <sup>1</sup>	2015 <sup>1</sup>	2016 <sup>1</sup>	2017 <sup>1</sup>
Швидкісне сполучення залізничний	-	-	1,30	1,60	2,91	3,82	5,18
Міжміське сполучення залізничний (далеке сполучення)	241	230	225	175	170	175	182
автомобільний (автобуси) <sup>3</sup>	64	59	56	39	40	43	46
тролейбусний	156	151	148	130	124	124	126
авіаційний	6	6	6	0	0	0	0
морський (включаючи приміське сполучення)	8	8	8	6	6	7	10
Внутрішньо міське сполучення автомобільний (автобуси) <sup>3</sup>	7	6	7	0	0	0	0
Внутрішньо міське сполучення автомобільний (автобуси) <sup>3</sup>	5729	5577	5407	4837	4179	3925	3954
трамвайний	2813	2664	2575	2244	1660	1494	1501
тролейбусний	798	800	757	770	738	694	676
метрополітенний	1340	1339	1300	1097	1081	1039	1058
Приміське сполучення залізничний <sup>2</sup>	778	774	775	726	700	698	719
річковий (включаючи всі сполучення)	1010	1006	990	890	811	754	512
автомобільний (автобуси) <sup>3</sup>	366	370	369	350	350	346	119
автомобільний (автобуси) <sup>3</sup>	1	1	0	1	1	1	1
автомобільний (автобуси) <sup>3</sup>	643	635	621	539	460	406	392

<sup>1</sup> – дані наведено без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції.

<sup>2</sup> – з 2010 року – з урахуванням перевезень пасажирів міською електричкою.

<sup>3</sup> – з 2000 року – з урахуванням автомобільних пасажирських перевезень, виконаних фізичними та юридичними суб'єктами малого бізнесу.

У 2017 році швидкісні поїзди філії «Українська залізнична швидкісна компанія» ПАТ «Укрзалізниця» перевезли 5,18 млн. пас., що більше 2016 року на 35 %. Основним чинником, що впливає на збільшення обсягу перевезень у швидкісному сполученні є підвищення міграційної активності населення.

Як видно з табл. 5, кількість відправлених пасажирів залізничним транспортом у міжміському сполученні за аналізований період зменшилася з 64 млн. до 46 млн. пас., тобто майже в два рази, що спричинено не найкращим технічним станом потягів, низькою швидкістю та якістю перевезень. У приміському сполученні у 2017 році порівняно з 2011 роком спостерігається зменшення кількості відправлених (перевезених) пасажирів залізничним транспортом на 67,49 %, через скорочення періодичності курсування приміських поїздів (зменшення кількості вагонів у складі поїздів), та не своєчасне технічне обслуговування рухомого складу в потрібному обсязі (приміські потяги в країні зношені на 85-97 %). Приміський залізничний транспорт є надійним у сенсі виконання графіка руху, не так залежить від погодних умов, як автомобільний транспорт, та має нижчу ціну проїзду, крім того, більш безпечний, ніж автомобільний. Понад 86 % пасажирів залізничного транспорту перевозиться у приміському сполученні, а це складає більше третини загального приміського пасажиропотоку.

Проте на сьогодні пасажирські перевезення залізничним транспортом

залишаються збитковими (збиток від курсування пасажирських поїздів далекого сполучення (внутрішнього курсування) за 2017 рік становить 3,5 млрд грн), що зумовлено такими чинниками: затвердженням тарифів, нижчих від їх собівартості; внаслідок безквиткового проїзду на приміських видах транспорту пасажирів, що не належать до пільгових категорій; через втрати, пов'язані з перевезенням пільговиків, які не враховуються ПАТ «Укрзалізниця», оскільки офіційно не отримували у касах безкоштовних проїзних документів; невідшкодуванням державою та місцевими органами влади всієї суми компенсацій за перевезення пільгових категорій населення (приміські перевезення варто серйозно дотувати з бюджету); збільшення цін на паливо, електроенергію та інше, що випереджає зростання тарифів.

## **6. Висновки та перспективи подальших досліджень в даному напрямку.**

Сьогодні оновлення пасажирського рухомого складу для ПАТ «Укрзалізниця» – це один з найголовніших етапів на шляху поліпшення якості послуг і комфорту пасажирів, а також неодмінна умова підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту. Вирішення цієї нагальної проблеми шляхом проведення капітально-відновлювального ремонту можна розглядати не більше, ніж допоміжний варіант (у 2018 році ПАТ «Укрзалізниця» оновила капітально-відновлювальним ремонтом рекордну за останні 8 років кількість вагонів – 118 одиниць, завдяки цим ремонтам їх термін служби продовжено на 14 років). Пріоритетним завданням перед ПАТ «Укрзалізниця» повинно стати забезпечення залізничного транспорту рухомим складом нового покоління з більш високим рівнем якісних, технічних та економічних показників експлуатації. Придбання приміського рухомого складу (який має велике соціальне навантаження – ним користується до 70 % пільговиків) ПАТ «Укрзалізниця» не здійснювало з 2015 року.

В роботі залізничного транспорту в теперішній час потрібні великі інвестиційні вкладення для задоволення потреб населення у безпечних та якісних пасажирських перевезеннях, забезпечення ефективного функціонування та розвитку (оновлення пасажирського рухомого складу), підвищення конкурентоспроможності галузі.

З метою задоволення потреб населення у безпечних та якісних пасажирських перевезеннях необхідно, перш за все, чітко розділити всі поїзди по відстані: приміського сполучення; регіонального сполучення; далекого сполучення. Оскільки для кожного виду перевезень залізничним транспортом існують пасажирів зі своїми побажаннями й вимогами до швидкості, ціни та комфорту. Одних пасажирів не буде влаштовувати час, інших ціна, третіх комфортабельність, і в підсумку це призведе до істотного відтоку пасажирів на альтернативні види транспорту і ще більшої збитковості поїзда. У зв'язку з цим, не можна змішувати цих пасажирів і намагатися перевезти їх одним поїздом. Чітке районування дозволить правильно визначити час курсування, ціну і комфортабельність для кожного пасажирів (цільової аудиторії), що дасть можливість чіткого розуміння, в якому обсязі і який рухомий склад потрібно оновити. Також в разі відсутності можливості оновлення рухомого складу це дозволить зосередитися на якомусь одному виді перевезень з максимальною ефективністю [8].

Всі пасажирські поїзди потрібно розділити на чіткі класи з однорідним рухомим складом: Вагон класу «Люкс» – тільки вагони СВ; 1 клас – тільки вагони-купе; 2 клас – тільки плацкартні вагони; 3 клас – тільки вагони з сидячими місцями. До кінця серпня 2018 року ПАТ «Укрзалізниця» планувало розділити поїзди на три класи – «Комфорт», «Стандарт» та «Економ», але цього не сталося.

Фірмовими можуть бути поїзди сформовані тільки з вагонів класу «Люкс», адже саме в цих потягах пасажирів потребують і готові оплачувати додаткові послуги (до поїздки, під час та після неї). Не може бути фірмовим поїзд в складі якого є вагони-купе і тим більше плацкартні вагони, пасажирів яких не готові оплачувати додатковий сервіс

(обслуговування в таких змішаних поїздах буде недостатньо ефективним). Змішування в одному поїзді декількох типів вагонів однозначно призводить до збитковості повністю всього поїзда. В системі комерційних перевезень плацкартні вагони є збитковими, тому краще з них формувати окремі соціальні потяги практично без послуг.

З чітким поділом поїздів на класи, збитковість почне піддаватися прогнозованому регулюванню шляхом: зміни кількості вагонів; періодичності курсування; зміни тарифу в допущеному діапазоні; поліпшенню якості надання послуг (наприклад, якщо в фірмових поїздах сформованих з вагонів класу «Люкс» є сенс відкривати свої бари і ресторани, то поїзда сформовані тільки з купейних вагонів і вагонів з сидячими місцями однозначно повинні бути на аутсорсингу від підприємств, які спеціалізуються в сфері харчування (кейтерінг або безпосередньо приготування їжі)) [8].

При плануванні графіків ПАТ «Укрзалізниця» потрібно передбачити організацію спеціальних комфортабельних туристичних поїздів по Україні. ПАТ «Укрзалізниця» має унікальні можливості розвитку залізничного туризму, але не користується цим, а туризм – це пряма стаття доходів.

Графіки руху поїздів далекого сполучення і приміського сполучення дуже слабо узгоджені між собою, що не дозволяє сформувати правильну логістику, а саме систему залізничних швидкісних перевезень на основі використання пасажирських транспортно-пересадочних комплексів (хабів) в її класичному вигляді, коли регіональні і, особливо, приміські поїзди прив'язані до графіків прибуття і відправлення поїздів далекого сполучення.

Отже, потрібно сформувати систему показників виробничо-економічної ефективності обслуговування пасажирів, що є абсолютно необхідною умова для планування подальшої успішної діяльності та прогнозування пасажиропотоку регіональної філії «Придніпровська залізниця» ПАТ «Українська залізниця».

Для побудови системи показників виробничо-економічної ефективності обслуговування пасажирів можна запропонувати наступні чотири підгрупи: фінансові показники; показники, що характеризують якість послуги, яка надається пасажирові; показники якості залізничних пасажирських перевезень, як виробничого процесу; показники якості роботи персоналу залізничних пасажирських перевезень.

При такому величезному пасажиропотоку, як в Україні, пасажирські перевезення залізничним транспортом не повинні бути збитковими, проблема полягає в організації процесу, та в не ефективності менеджменту і маркетингу.

Головною причиною критичного стану українських залізниць є те, що в галузі своєчасно не проведені структурні реформи, які давно вже провели країни Європи. Як наслідок, сучасний стан залізничної галузі не відповідає сучасними світовим тенденціями організації роботи залізничного транспорту. Зазначені внутрішньогалузеві проблеми не лише унеможливають динамічний розвиток залізничного транспорту в перспективі, але створюють загрози для економіки країни загалом.

Сьогодні одним з основних державних інтересів у галузі розвитку транспортної інфраструктури України повинен стати розвиток залізничного транспорту, як ключового перевізника в загальній структурі перевезень, та посилення його інтеграції і поєднання з іншими видами транспорту, що сприятиме економічному зростанню, поліпшенню мобільності перевезень та підвищенню якості і безпеки руху.

Ефективне функціонування залізничного транспорту України відіграє виняткову роль у створенні умов для модернізації, переходу на інноваційний шлях розвитку і стійкого зростання національної економіки, сприяє створенню умов для забезпечення лідерства країни в світовій економічній системі.

**Author details (in Russian)**

**СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И СТРУКТУРА РЫНКА  
ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В УКРАИНЕ**

Людмила Головкова\*, Марина Руденко\*\*

*Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна*

*ул. Лазаряна, 2, г. Днепр, 49010, Украина*

*\*e-mail: [g.liudmila22@gmail.com](mailto:g.liudmila22@gmail.com)*

*\*\*e-mail: [rudenkomarina555@gmail.com](mailto:rudenkomarina555@gmail.com)*

**Аннотация.** В статье исследовано современное состояние и структуру рынка пассажирских перевозок, современные проблемы развития пассажирских перевозок. Определены направления обеспечения эффективной деятельности предприятий пассажирского комплекса железнодорожного транспорта при условии повышения качества и безопасности движения.

**Ключевые слова:** пассажирские перевозки, транспортные услуги, железнодорожный транспорт, качество, обеспечение эффективности пассажирских перевозок.

**Author details (in English)**

**MODERN CONDITION AND STRUCTURE OF THE PASSENGER  
TRANSPORTATIONS MARKET IN UKRAINE**

Lyudmila Golovkova \*, Marina Rudenko\*\*

*Dnipro National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan*

*2 Lazaryan str., Dnipro, 49010, Ukraine*

*\*e-mail: [g.liudmila22@gmail.com](mailto:g.liudmila22@gmail.com)*

*\*\*e-mail: [rudenkomarina555@gmail.com](mailto:rudenkomarina555@gmail.com)*

**Abstract.** Modern condition and structure of the passenger transportations market, as well as modern problems of passenger transportations development are investigated in the article. Directions of maintenance of the effective activity of railway transportation enterprises under conditions of quality and traffic safety improvements are defined.

**Keywords:** passenger transportation, transportation services, railway transport, quality, reforming, ensuring the efficiency of passenger transportation.

**Appendix A. Supplementary material**

Supplementary data associated with this article can be found, in the online version, at

<http://sepd.tntu.edu.ua/images/stories/pdf/2019/19glspvu.pdf>

**Funding**

The authors received no direct funding for this research.

**Citation information**

Golovkova, L. & Rudenko, M. (2019) Suchasnyi stan i struktura rynku pasazhyrskykh perevezen v Ukraini [Modern condition structure of the market for passenger transportations in Ukraine]. *Sotsialno-ekonomichni problemy i derzhava* [Socio-Economic Problems and the State] (electronic journal), Vol. 21, no. 2, pp. 155-167. Available at: <http://sepd.tntu.edu.ua/images/stories/pdf/2019/19glspvu.pdf>

**Використана література:**

1. Конституція України: Конституція, Закон України від 28 червня 1996 № 254к/96-ВР. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua>.
2. Інформація про Українські залізниці. Міністерство інфраструктури України : веб сайт. URL: <http://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zalznici.html>.

3. Статистичний бюлетень – 2011-2017. *Державна служба статистики України* : веб сайт. URL: <https://ukrstat.org>.
4. Статистичний збірник «Транспорт і зв'язок України» - 2017. *Державна служба статистики України* : веб сайт. URL: <https://ukrstat.org>.
5. Swiss Society : веб сайт. URL: <https://business-swiss.ch>.
6. Official statistics. *Federal Statistical Office of Germany* : веб сайт. URL: <http://www.destatis.de>.
7. Опис бізнесу. *Регіональна філія «Придніпровська залізниця» ПАТ «Українська залізниця»* : веб сайт. URL: <http://www.dp.uz.gov.ua>.
8. Українська залізниця (Державна адміністрація залізничного транспорту України) : веб сайт. URL: <http://uz.gov.ua>.

## References

1. Konstytutsiia Ukrainy: Konstytutsiia, Zakon Ukrainy vid 28 chervnia 1996 № 254k/96-VR [Constitution of Ukraine: Constitution, Law of Ukraine on June 28, 1996 № 254к/96-VR] (Electronic resource). Available at: <http://zakon5.rada.gov.ua>.
2. Informatsiia pro Ukrainski zaliznytsi. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy [Ministry of Infrastructure of Ukraine: Ukrainian railways statistics] (Electronic resource). Available at: <http://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zaliznici.html>.
3. Statystychnyi biuleten – 2011-2017. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy [Statistical Bulletin. State Statistics Service of Ukraine. – 2011-2017] (Electronic resource). Available at: <https://ukrstat.org>.
4. Statystychnyi zbirnyk «Transport i zviazok Ukrainy» - 2017. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy [Statistical Collection «Transport and Communications of Ukraine»: State Statistics Service of Ukraine. – 2017] (Electronic resource). Available at: <https://ukrstat.org>.
5. Swiss Society (Electronic resource). Available at: <https://business-swiss.ch>.
6. Federal Statistical Office of Germany. Official statistics (Electronic resource). Available at: <http://www.destatis.de>.
7. Opys biznesu. Rehionalna filii «Prydniprovaska zaliznytsia» PAT «Ukrainska zaliznytsia» Regional [Branch «Pridneprovskaya zaliznitsa» PJSC «Ukrainian railway»: Business description (Electronic resource). Available at: <http://www.dp.uz.gov.ua>.
8. Ukrainska zaliznytsia (Derzhavna administratsiia zaliznychnoho transportu Ukrainy) [Ukrainian Railway (State Administration of Railway Transport of Ukraine)] (Electronic resource). Available at: <http://uz.gov.ua>.



© 2019 Socio-Economic Problems and the State. All rights reserved.  
 This open access article is distributed under a Creative Commons Attribution (CC-BY) 4.0 license.  
 You are free to:  
 Share — copy and redistribute the material in any medium or format Adapt — remix, transform, and build upon the material for any purpose, even commercially.  
 The licensor cannot revoke these freedoms as long as you follow the license terms.  
 Under the following terms:  
 Attribution — You must give appropriate credit, provide a link to the license, and indicate if changes were made.  
 You may do so in any reasonable manner, but not in any way that suggests the licensor endorses you or your use.  
 No additional restrictions  
 You may not apply legal terms or technological measures that legally restrict others from doing anything the license permits.

Socio-Economic Problems and the State (ISSN: 2223-3822) is published by Academy of Social Management (ASM) and Ternopil Ivan Pul'uj National Technical University (TNTU), Ukraine, Europe.  
 Publishing with SEPS ensures:  
 • Immediate, universal access to your article on publication  
 • High visibility and discoverability via the SEPS website  
 • Rapid publication  
 • Guaranteed legacy preservation of your article  
 • Discounts and waivers for authors in developing regions  
 Submit your manuscript to a SEPS journal at <http://sepd.tntu.edu.ua>

