

УДК 656.073

*Вікторія Творонович, к.е.н., доцент  
(доцент каф. «Економіка, маркетинг та бізнес-адміністрування»,  
Державний університет інфраструктури та технологій)  
Владислав Черній,  
(аспірант, Державний університет інфраструктури та технологій)*

### **ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЯК ЕЛЕМЕНТ СИСТЕМИ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПАТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»**

*Стаття присвячена дослідженню вантажних перевезень як елемента системи економічної безпеки залізничного транспорту.*

*Розглянуто структуру ПАТ «Укрзалізниця» і проаналізовано динаміку вантажних залізничних перевезень порівняно з іншими видами транспорту. Виділено сучасні проблеми виробничо-економічної діяльності залізничного транспорту України, а також ризики його функціонування у розрізі внутрішнього та зовнішнього ринку. Визначено існуючі та потенційні загрози економічній загрози ПАТ «Укрзалізниця».*

*Встановлено, що критичний стан основних засобів обумовлює необхідність переспрямування фінансових ресурсів на їхнє відновлення та ліквідацію існуючого технологічного відставання. Зазначено, що як позитивну тенденцію можна розглядати співпрацю з провідними виробниками рухомого складу для залізниць, зокрема General Electric. Показано, що це дозволить нівелювати існуючий дефіцит основних засобів.*

*Проведено зіставлення показників вантажоперевезень за видами сполучень та за обсягами. Розглянуто структуру вантажних залізничних перевезень за основною номенклатурою. На основі результатів аналізу вантажних залізничних перевезень обґрунтовано, що існує гостра необхідність структурних змін не тільки у політиці оновлення основних засобів, а й у стратегії розвитку ПАТ «Укрзалізниця».*

*Ключові слова: вантажні перевезення, ризик, основні засоби, економічна безпека, залізничний транспорт.*

**Постановка проблеми.** Вантажні перевезення залізничним транспортом на Укрзалізниці належать до одного з найбільш швидкозростаючих світових ринків та є пріоритетним у перевезеннях вантажів для України.

Організація вантажної та комерційної роботи залізниць України вимагає його детального вивчення як в глобальному, так і в регіональному розрізі. Стан ринку вантажних перевезень України з одного боку відображає загальносвітові тенденції, а з іншого – економічні проблеми країни. Стійкий і збалансований розвиток у

**©Творонович В., Черній В., 2018**

галузі залізничних перевезень безпосередньо пов'язаний із зручними для вантажовідправників і вантажоодержувачів технологій перевізного процесу та забезпечення повноти і якості надання послуг. Для ринку залізничних перевезень особливо актуально зацікавити постачальників та споживачів в отриманні нових, якісних послуг.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Значний внесок у питання дослідження ринку маркетингу залізничних перевезень зробили вчені: О. І. Амоша, Г. Ф. Бабушкін, Л. В. Балабанова, С. В. Близнюк, А. В. Войчак, С. С. Гаркавенко, В. Г. Герасимчук, О. Т. Дерібас, Ф. І. Євдокимов, В. Я. Кардаш, І. І. Королькова, А. І. Кредисов, Є. В. Крикавський, Н. В. Куденко, О. Є. Кузьмін, О. В. Левченко, Т. І. Лук'янець, М. В. Макаренко, Г. І. Нечаєв, М. А. Окландер, В. П. Онищенко, П. А. Орлов, А. Ф. Павленко, У. У. Повороженко, І. Л. Решетнікова, Є. В. Ромат, Є. В. Савельєв, А. А. Смахов, Ю. М. Цветов, Н. І. Чухрай, С. В. Шатиев, Д. А. Штефанич та багато інших.

Разом з тим, не дивлячись на наявність досліджень ринку вантажних перевезень, багато транспортних послуг потребують подальших досліджень з точки зору деталізації тенденцій, тому що галузь залізничного транспорту та вантажоперевезень розвивається стрімкими темпами. Особливо це стосується новітніх технологій ринків вантажоперевезень, що належать до високих технологій.

Дослідження українських ринків різних товарів є абсолютно недостатніми, порівняно з рівнем дослідження глобальних ринків і ринків інших країн. На сьогоднішній день ринок вантажних перевезень залізничним транспортом є одним з найбільш конкурентних. Вищевикладене означає актуальність представленого дослідження і робить його особливо важливим в процесі інтеграції України на Європейський ринок.

**Мета статті.** Метою даної статті є дослідження вантажних перевезень як елемента системи економічної безпеки залізничного транспорту.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Сучасна Укрзалізниця переживає дещо складні часи, особливо це стосується сфери вантажних перевезень. Щоб знайти вихід з проблемної ситуації потрібно більш детально зрозуміти теперішній її стан, джерела виникнення основних проблем та дії які виконуються державою для їх можливого усунення.

Але для початку слід розглянути сам залізничний транспорт, як важливу економічну складову для економіки країни. В цьому випадку можна з впевненістю сказати, що Укрзалізниця – це один з найвагоміших факторів у формуванні національної безпеки країни, зростання рівня економіки та соціальної захищеності населення. З загальної кількості перевезень залізниця обслуговує 82 відсотки вантажних потоків та 36 відсотків пасажирів.

Згідно зі статистикою СОТ експорт транспортних послуг становить 21,3% від загальносвітового експорту комерційних послуг. В Україні частка імпорту досягає 0,4%, експорту – 1,0% на загальносвітовому ринку транспортних послуг. Країни ЄС (27) здійснюють 32,1% імпорту та 43,2% – загальносвітового експорту транспортних послуг [10]. Зокрема, згідно зі статистикою ЄС на міжнародні перевезення товарів морем припадає 50,8%, автодорожні – 17%, залізничні – 1,3%, повітряні – 22,9% [6]. За змішаною схемою перевезень здійснюється близько 60% світового зовнішньоторговельного товарообміну, з них 75% – через експедиторів або операторів перевезень [8].

До складу залізничної системи України входять шість залізниць: Одеська, Придніпровська (центр у Дніпрі), Донецька, Львівська, Південна (центр у Харкові) та Південно-Західна (центр у Києві), експлуатаційна мережа яких складає майже 20,0 тис. км (не враховуючи залізниць, які не підконтрольні Україні, загальна протяжність яких внаслідок бойових дій на сході країни не використовується). На Євразійському континенті Україна посідає четверте місце за обсягом вантажних перевезень (перші сходинки займають Китай, Індія та Росія), але за обсягом перевезень українська залізниця перевищує вантажонапруженість країн з більш високим економічним потенціалом від 3 до 5 разів.

У зв'язку з тим, що по території нашої країни проходять дві основні транс'європейські транспортні артерії – транспортні коридори «Гданськ – Одеса» та «Європа – Азія», ефективне та технологічне функціонування української залізниці має першочергове значення. ПАТ «Укрзалізниця» активно співпрацює країнами колишнього СНГ – Білорусією, Молдовою, Росією, країнами ближнього зарубіжжя – Словаччиною, Угорщиною, Польщею, Румунією, забезпечуючи функціонування сорока міжнародних залізничних переходів, та безпосередньо обслуговує 18 акваторій на березі Азовського та Чорного морів.

Наразі протяжність української залізниці дорівнює 3162 км по яких експлуатуються двоколіїні електрифіковані магістралі, обладнані автоблокуванням з використанням найвищого рівня технічних засобів.

До складу ПАТ «Укрзалізниця» входять 6 залізниць, вагоноремонтні заводи, проектно-вишукувальні інститути, та інші установи, які забезпечують функціонування всієї інфраструктури задля надання послуг у залізничній галузі.

Загальний парк пасажирських вагонів складає 4,6 тис. одиниць, з яких експлуатаційний парк – 3,1 тис. Для пасажироперевезень придбано десять швидкісних електропоїздів «Hyundai»; дві секції швидкісних електропоїздів «Тарпан»; два міжрегіональних поїзди локомотивної тяги – 2 од.

Наявна чисельність вантажних вагонів становить 82,5 тис. одиниць, де робочий парк дорівнює 62,9 тис. З 3,9 тис. одиниць локомотивів 1,7 складають електровози, 2,2 тис. одиниць тепловози.

Потреби економіки та населення у транспортних послугах завжди забезпечувались залізничним транспортом України, і до останнього загалом досягалося, за рахунок основних фондів, які утворилися за часів радянської влади шляхом централізованого бюджетного фінансування.

Реконструкція та модернізація залізничних шляхів та самих транспортних засобів за останні десятиліття проводилися за рахунок власних коштів залізниць, яких наразі не вистачає для забезпечення ритмічного функціонування складових основних засобів, і в першу чергу рухомого складу. Залізничний транспорт України у нинішніх реаліях забезпечує лише першочергові потреби економіки та населення у перевезеннях.

Існує загроза щодо забезпечення в майбутньому залізничним транспортом потреб економіки України у перевезеннях внаслідок зношення технічного ресурсу вітчизняних залізниць та незадовільний стан його виробничої бази.

На окремих дільницях та напрямках залізниці спостерігається суттєве зниження пропускної спроможності залізничних перевезень. Ліквідація «вузьких місць» на залізниці можлива за умови технічного переоснащення, модернізації, влиття додаткових фінансових ресурсів. Сучасні реалії потребують найвищого рівня безпеки, якості та ефективності перевезень вантажів та пасажирів,

енергоефективності, технічного навантаження на довкілля які на даний час не відповідають сучасним вимогам.

Сучасний рухомий склад знаходиться в критичному стані внаслідок катастрофічного зношення основних фондів залізниці, що тягне за собою падіння економіки країни та погіршення пасажирських та вантажних перевезень.

Фінансово-економічна криза призвела до суттєвого зменшення виробництва промислової та будівельної продукції, що обумовило скорочення попиту та вантажні перевезення.

Головні загрози, які стоять на перепоні української транспортної галузі:

- низька пропускна спроможність української залізниці;
- застарілі основні фонди;
- значний відрив у технічному та технологічному оснащенні вітчизняних транспортних магістралей в порівнянні з європейськими країнами;
- низьке фінансування залізничної галузі, недостатність матеріальних ресурсів для впровадження інноваційних програм для залучення коштів на підтримку технічного оснащення залізничного транспорту.
- низька конкурентоспроможність залізничних перевезень та значне відставання від якості послуг, які надаються західними країнами;
- необхідність формування вертикально-інтегрованої системи шляхом реформування компанії ПАТ «Укрзалізниця», згідно з принципами, закладеними в директивах ЄС;
- відсутність дієвого механізму вантажоперевезень, що призводить до неефективної схеми навантаження та розвантаження потягів, а також занепад транспортних гілок, які рідко використовуються.

Залізничний транспорт займає перше місце за обсягами вантажних перевезень в Україні, за даними Державної служби статистики України. Нижче в табл. 1 відображено загальні показники вантажних перевезень [11].

*Таблиця 1. Загальні показники вантажних перевезень<sup>2</sup>*

Види транспорту	Вантажооборот		Обсяг перевезених вантажів	
	млн.ткм	у % до 2016р.	млн.т	у % до 2016р.
<b>Транспорт</b>	<b>343057,1</b>	<b>105,8</b>	<b>635,9</b>	<b>101,8</b>
залізничний <sup>2</sup>	191914,1	102,3	339,5	98,9
автомобільний	41178,8	108,4	175,6	104,7
водний	4257,1	106,3	5,9	88,1
трубопровідний	105434,4	111,7	114,8	107,6
авіаційний	272,7	120,5	0,1	110,5

*Джерело:* за оперативними даними ПАТ «Укрзалізниця» [11], без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції

В табл. 2 відображено статистику експлуатаційної мережі залізниць України.

## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

*Таблиця 2. Статистика експлуатаційної мережі залізниць України*

Статистичний показник	Значення
Експлуатаційна протяжність головних колій	19 790 км , електрифікованих колій — 9926 км (47,4 %), ширина колії — 1520 мм
Кількість залізничних станцій	1447 од.
Кількість залізничних вокзалів	105 од.
Кількість залізничних переїздів	4198 од.
Парк вантажних вагонів	84 тис. од. (з них робочий парк – 65 тис. од.)
Парк пасажирських вагонів	4,54 тис. од. (з них робочий парк – 3,1 тис. од.)
Парк тепловозів	1936 од.
Парк електровозів	
Інвентарний парк дизель-поїздів	
Чисельність працівників (станом на 26.01.2018)	276,119 тис. осіб
Перевезено пасажирів за 2017 рік	206,6 млн пас.
Перевезено вантажів за 2017 рік	
Кількість фірмових пасажирських потягів	0 од.

*Джерело:* складено авторами на основі даних [12], дані наведено крім тимчасово окупованої території Автономної республіки Крим і м. Севастополь, а також частини зони проведення антитерористичної операції

В табл. 3 відображено основні кількісні показники перевезень залізничним транспортом за 2016 рік.

*Таблиця 3. Основні кількісні показники перевезень залізничним транспортом за 2016 рік*

Найменування показників	2016рік	2015рік	«+/-» до 2015р.	% до 2015р.
Перевезення, млн. тонн, у т.ч.:	343,43	349,99	-6,56	98,1
Транзит	16,93	24,17	-7,24	70,0
Імпорт	37,73	36,19	1,54	104,2
Експорт	114,47	127,77	-13,30	89,6
Внутрішнє сполучення	174,31	161,86	12,44	107,7
Вантажообіг, млн.ткм	187 557,5	195 059,4	-7 496,9	96,2
Транзит	19 661,8	26 615,7	-6 953,9	73,9
Імпорт	18 864,9	18 255,8	309,1	103,3
Експорт	77 940,9	86 053,6	-8 112,7	90,6
Внутрішнє сполучення	71 089,8	64 129,3	9 960,5	110,9

*Джерело:* складено авторами на основі даних [3]

В табл. 4 подані обсяги перевезення вантажів за 2017 рік .

Таблиця 4. Обсяги перевезення вантажів за 2017 рік

Найменування вантажу	Обсяги перевезень у січні-грудні 2017 р.																			
	Перевезено всього				У внутрішн. сполучення				Ввіз (імпорт)				Вивезено (експорт)				Транзит			
	тис. т	тис. т	%	до 2016	тис. т	тис. т	%	до 2016	тис. т	тис. т	%	до 2016	тис. т	тис. т	%	до 2016	тис. т	тис. т	%	до 2016
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16					
Всього:	339550,5	343433,5	98,9	160004,9	174305,4	91,8	43869,0	37728,7	116,3	116122,4	114469,3	101,4	19544,1	16930,0	115,5					
Кам'яне вугілля	67078,4	72830,0	92,1	38432,2	53100,6	72,4	20009,01	15468,6	129,4	678,5	560,7	121,0	7958,6	3700,2	215,1					
Нафта і нафтопродукти	13865,0	14906,4	93,0	4906,8	4963,4	98,9	6611,0	7219,9	91,6	266,2	144,5	184,2	2081,0	2578,5	80,7					
Руда залізна і марганцева	70211,0	77099,5	91,1	26300,7	30256,9	86,9	1358,7	2631,1	51,6	37889,6	37603,2	100,8	4662,1	6608,4	70,5					
Руда кольорова і сірчана сировина	4495,6	4416,2	101,8	925,4	1035,4	89,4	1315,5	1377,1	95,5	2254,0	2002,3	112,6	0,7	1,3	52,9					
Чорні метали	22450,6	26189,8	85,7	3516,0	4508,6	78,0	960,5	661,3	145,2	17185,9	20321,7	84,6	788,2	698,1	112,9					
Кольорові метали і вироби з них	33,7	42,6	79,2	4,5	24,1	18,7	28,7	18,0	159,4	0,5	0,4	120,1	0	0	0					
Лісні вантажі	3668,9	4699,9	78,1	1659,6	1702,9	97,5	157,4	97,5	161,5	1136,0	2508,8	45,3	716,0	390,7	183,3					
Хімічні мінеральні добрива	12528,7	10966,6	114,2	6604,3	5676,1	116,4	4434,5	3282,9	135,1	612,5	1137,0	53,9	877,3	871,6	100,7					
Хімікати	3595,7	3059,3	117,5	816,0	738,4	110,5	1213,7	984,5	123,3	537,3	598,8	89,7	1028,6	737,6	139,5					

Продовження табл. 4

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Автомобілі	75,3	81,9	91,9	3,1	5,2	60,5	15,2	10,4	145,7	0,1	0,8	8,5	56,9	65,5	86,9
Машини і установка	93,1	89,6	103,9	34,6	35,7	96,9	11,4	7,6	150,7	41,8	31,7	112,8	5,2	9,2	57,0
Зерно і продукти полеву	36,864,7	31970,0	115,3	5158,4	2579,8	200,0	101,6	94,3	107,8	31220,1	29041,6	107,5	384,6	254,3	151,2
Кокос	6511,7	8569,1	76,0	4697,8	6618,5	71,0	1540,1	1635,7	94,2	193,6	280,1	69,1	80,2	34,8	230,3
Брухт чорних металів	3087,5	2626,8	117,5	2808,3	2575,0	109,1	24,5	7,6	323,1	254,5	44,2	575,5	0,2	0,0	0,0
Мінеральні термалі	62692,9	54661,4	114,7	42810,9	37939,2	112,8	2199,3	1755,0	125,3	17397,6	14631,7	118,9	285,2	335,5	85,0
Цемент	6422,9	5859,4	109,6	5740,7	5604,8	102,4	405,8	7,2	5651,6	270,1	240,3	112,4	6,4	7,2	88,7
Сіль	1754,9	1155,9	151,8	958,8	724,1	132,4	27,1	14,9	182,2	765,9	415,0	184,5	3,1	2,0	158,7
Інші вантажі	24119,7	24208,2	99,6	14626,8	16216,7	90,2	3454,8	2455,1	140,7	5418,4	4901,2	110,6	619,7	635,2	97,6

Джерело: складено авторами на основі даних звіту ЦО 21 та ЦО 12 [13]

У цілому 2017 р. в порівнянні з 2016 р. в сфері видобутку відзначився скороченням у вугільній сфері на 15% до 34,9 млн тонн, виплавка чавуну на 5% – до 20. млн тонн, виробництво загального металопрокату на 14% до 18,4 млн тонн, виробництво сталі на 12% до 21,3 млн тонн. Загальний збиток від такого зменшення за оцінками Президента та НБУ економічна блокада принесла збитків на 2,5 млрд дол. В рейтингових показниках попри впевненої присутності в першій десятці країн України спустилась на 12 місце.

**Висновки та пропозиції.** Укрзалізниця активно нарощує свій парк, в першу чергу про це свідчить активна співпраця першої з General Electric та підписанням договору про співпрацю за яким американська компанія на першому етапі поставить ПАО Укрзалізниця 30 дизельних локомотивів ТЭЗ3А «Evolution» [14].

Проте слід виокремити низку ризиків, які тією чи іншою мірою можуть негативно вплинути на розвиток Укрзалізниці та динаміку вантажних перевезень, основні з яких:

- низька конкурентоспроможність вітчизняного виробництва, що негативно впливає на налагодження зовнішньоекономічних зв'язків України з країнами Європейського Союзу, Азії та Африки;
- нестабільна ситуація з ціновою політикою на головних товарних ринках країни (зернових вантажів та металу);
- складна економічна ситуація в економіці Китаю, Індії та Туреччини;
- необхідність погашення боргових зобов'язань України;
- збільшення торгових і транспортних обмежень з боку РФ та РЖД;
- зростання показників трудової міграції;
- можливість скорочення зовнішньої фінансової підтримки у разі гальмування проведення реформ.
- створення власної інформаційної бази задля кон'юнктури світового ринку перевезень.
- суттєве зменшення виробництва окремих галузей країни, внаслідок неритмічного постачання сировини з окупованих територій;
- нестабільна робота підприємств хімічної промисловості;
- загострення ситуації на сході країни;
- перебої у роботі залізничних ділянок, які межують з зоною проведення бойових дій на непідконтрольних територіях держави;
- обмежена кількість рухомого і тягового складу, а також нераціональне його використання.

На сьогодні існує багато підходів щодо процесів відтворення основних засобів, розроблені методики їх оновлення, проте до цього часу не спостерігається тенденції до значних змін. Для досягнення перемін важливого значення набуває удосконалення економічної оцінки та аналізу показників стану, ефективності використання та процесів відтворення основних засобів, а також проведення контролю резервів відтворення основних засобів[9].

Важливим фактором покращення основних показників використання основних засобів є:

- істотна модернізація інфраструктури залізниць;
- пошук нових пріоритетних партнерів та підвищення рівня конкуренції;
- впровадження прогресивної технології, нової техніки та модернізація діючого обладнання;

• ліквідація недіючого обладнання шляхом здачі в лізинг або оренду або на реалізацію;

- підвищення рівня механізації і автоматизації виробництва;
- підвищення рівня кваліфікації обслуговуючого персоналу.

### ЛІТЕРАТУРА

1. *Закон України «Про транспорт»* від 10.11.1994 №232/94-ВР. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=232%2F94-%E2%F0>.
2. *Богомолова Н. І.* Інноваційно-економічний механізм прискорення доставки вантажів та пасажирів / Н. І. Богомолова // Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту: Серія «Економіка і управління». – 2008. – Вип. 11. – С. 212–219.
3. *Веприцький Р. С., Ейгутіс Г. Д., Артем'єва С.,* Загальні тенденції та фактори впливу на обсяг вантажних перевезень у сучасних умовах. Вісник економіки транспорту і промисловості № 60, 2011.
4. *Дерібас О. Т., Повороженко У. У., Смахов А. А.* Організація вантажних і комерційної роботи з залізниць транспорту, М., 1980. – 236 с.
5. *Макаренко М. В.* Основи управління економічними процесами на залізничному транспорті України: монографія. – К.: КУЕТТ, 2003. – 478 с.
6. *Терешина Н. П., Галабурда В. Г., Трихунков М. Ф. та ін.* Економіка залізничного транспорту: учеб. для вузів ж.-д.; под ред. Н. П. Терешини, Б. М. Лапидуса, М. Ф. Трихункова. – М.: УМЦ ЖДТ, 2006.
7. *Цветов Ю. М., Макаренко М. В., Цветов М. Ю., Левченко О. В. та ін.* Трансформація економіки та транспорт України. – К.: ДЕТУТ, 2012. – 180 с.
8. *Шатиев С. В.* Фактори, впливаючі на розвиток експорту транспортних послуг // Железнодорожный транспорт. – 2007. – № 7.
9. *Ярмолицька О. В.* Проблеми оцінки стану та ефективності використання основних засобів залізниць / М. С. Стасишен, О. В. Ярмолицька // Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: управління, економіка і технології. // Матеріали IV Міжнародної науково-практичної конференції. Серія «Економіка і управління». – К.: ДЕТУТ, 2013. – С. 124 – 136.
10. *International Trade Statistics 2011, Statistic database WTO* // Source: <http://www.wto.org> 2. *EU: Transport in Figures 2011* // Source: <http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/doc/2012/pocketbook2012.pdf>.
11. *Державна служба статистики України:* [http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2017/tr/vp/vp\\_u/vp1217\\_u.htm](http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2017/tr/vp/vp_u/vp1217_u.htm)
12. *Міністерство інфраструктури України:* <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zaliznici.html>
13. *Міністерство інфраструктури України:* <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-pro-ukrainski-zaliznici.html>
14. *Interfax – Україна* GE і «Укрзалізниця» уклали рамкову 15-річну угоду майже на \$ 1 млрд: <https://interfax.com.ua/news/economic/487383.html>

### REFERENCES

1. *Zakon Ukrainy «Pro transport»* vid 10.11.1994 №232/94-VR. – Rezhym dostupu: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=232%2F94-%E2%F0>.
2. *Bohomolova N. I.* Innovatsiino-ekonomichniy mekhanizm pryskorennia dostavky vantazhiv ta pasazhyriv / N. I. Bohomolova // Zbirnyk naukovykh prats Derzhavnoho ekonomiko-tekhnologichnoho universytetu transportu: Serii «Ekonomika i upravlinnia». – 2008. – Vyp. 11. – S. 212–219.
3. *Vepriytskyi R. S., Eitutis H. D., Artemieva S.,* Zahalni tendentsi ta faktory vplyvu na obsiah vantazhnykh perevezen u suchasnykh umovakh. Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti № 60, 2011.
4. *Deribas O. T., Povorozhenko U. U., Smiekhov A. A.* Orhanizatsiia vantazhnyi i komertsii noi roboty z zaliznytsi transporti, M., 1980. – 236 s.
5. *Makarenko M. V.* Osnovy upravlinnia ekonomichnymy protsesamy na zaliznychnomu transporti Ukrainy: monohrafiia. – K.: KUETT, 2003. – 478 s.

6. Tereshyna N. P., Halaburda V. H., Trykhunkov M. F. ta in. Ekonomyka zheleznodorozhnoho transporta: ucheb. dlia vuzov zh.-d.; pod red. N. P. Tereshynoi, B. M. Lapydusa, M. F. Trykhunkova. – M.: UMTs ZhDT, 2006.

7. Tsvietov Yu. M., Makarenko M. V., Tsvietov M. Yu., Levchenko O. V. ta in. Transformatsiia ekonomiky ta transport Ukrainy / – K.: DETUT, 2012. – 180 s.

8. Shatyev S. V. Faktory, vliyaiushchye na razvytye eksporta transportnykh usluh // Zheleznodorozhnyi transport. – 2007. – № 7.

9. Yarmolitska O. V. Problemy otsinky stanu ta efektyvnosti vykorystannia osnovnykh zasobiv zaliznyts/ M. S. Stasyshen, O. V. Yarmolitska // Problemy ta perspektyvy rozvytku transportnykh system v umovakh reformuvannia zaliznychnoho transportu: upravlinnia, ekonomika i tekhnolohii: Materialy IV Mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii. Seriya «Ekonomika i upravlinnia». – K.: DETUT, 2013. – S. 124 – 136.

10. International Trade Statistics 2011, Statistic database WTO // Source: <http://www.wto.org> 2. EU: Transport in Figures 2011 // Source: <http://ec.europa.eu/transport/publications/statistics/doc/2012/pocketbook2012.pdf>.

11. Derzhavna sluzhba statystryky Ukrainy: [http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2017/tr/vp/vp\\_u/vp1217\\_u.htm](http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2017/tr/vp/vp_u/vp1217_u.htm)

12. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zaliznici.html>

13. Ministerstvo infrastruktury Ukrainy: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-pro-ukrainski-zaliznici.html>

14. Interfax-Ukraina GE i "Ukrzaliznytsia" ukladly ramkovu 15-richnu uhodu maizhe na \$ 1 mlrd: <https://interfax.com.ua/news/economic/487383.html>

**Виктория Творонович, к.е.н., доцент**

**(доцент каф. «Економика, маркетинг и бизнес-администрирование»,  
Государственный университет инфраструктуры и технологий)**

**Владислав Черний**

**(аспирант, Государственный университет инфраструктуры и технологий)**

### **ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ КАК ЭЛЕМЕНТ СИСТЕМЫ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПАО «УКРЗАЛИЗНИЦЯ»**

*Статья посвящена исследованию грузовых перевозок как элемента системы экономической безопасности железнодорожного транспорта.*

*Рассмотрена структура ПАО «Укрзалізниця» и проанализирована динамика грузовых железнодорожных перевозок по сравнению с другими видами транспорта. Выделены современные проблемы производственно-экономической деятельности железнодорожного транспорта Украины, а также риски его функционирования в разрезе внутреннего и внешнего рынка. Определены существующие и потенциальные угрозы экономической угрозе ПАО «Укрзалізниця».*

*Установлено, что критическое состояние основных средств обуславливает необходимость перенаправления финансовых ресурсов на их восстановление и ликвидацию существующего технологического отставания. Отмечено, что как положительную тенденцию можно рассматривать сотрудничество с ведущими производителями подвижного состава для железных дорог, в частности General Electric. Показано, что это позволит нивелировать существующий дефицит основных средств.*

*Проведено сопоставление показателей грузоперевозок по видам сообщений и по объемам. Рассмотрена структура грузовых железнодорожных перевозок по*

*основной номенклатуре. На основе результатов анализа грузовых железнодорожных перевозок обосновано, что существует острая необходимость структурных изменений не только в политике обновления основных средств, но и в стратегии развития ПАО «Укрзалізниця».*

*Ключевые слова: грузовые перевозки, риск, основные средства, экономическая безопасность, железнодорожный транспорт.*

*Viktoriia Tvoronovych, Ph.D, Associated professor*

*(Associated professor of Department. "Economics, marketing and business-administrations", the State University of Infrastructure and Technologies)*

*Vladyslav Chernii,*

*(Postgraduate student, the State University of Infrastructure and Technologies)*

### **FREIGHT TRANSPORTATION AS AN ELEMENT OF THE ECONOMIC SECURITY SYSTEM OF PJSC UKRZALIZNYTSYA**

*The paper is devoted to the study of freight transportation as an element of the system of economic security of rail transport.*

*The structure of Ukrzaliznytsya, PJSC is considered and the dynamics of cargo rail transportation is analyzed in comparison with other types of transport. The current problems of the production and economic activity of rail transport in Ukraine, as well as the risks of its functioning in the context of the internal and external market are highlighted. The existing and potential threats to the economic security of Ukrzaliznytsya, PJSC are identified.*

*It was established that the critical condition of fixed assets causes the need to redirect financial resources to their recovery and to eliminate the existing technological lag. It is noted that cooperation with leading manufacturers of rolling stock for railways, in particular General Electric, can be regarded as a positive trend. It is shown that this will help to offset the existing shortage of fixed assets.*

*The comparison of freight transportation by types of combinations and volumes has been carried out. The structure of freight rail transportation according to the main nomenclature is considered. Based on the results of the analysis of freight rail transportation, it is substantiated that there is an urgent need for structural changes not only in the policy of renewal of fixed assets, but also in the strategy of development of Ukrzaliznytsya, PJSC.*

*Keywords: freight transportation, risk, fixed assets, economic security, rail transport.*