

УДК 656.078

JEL Classification R42

*Едуард Савицький, к.е.н., доц.*

*(доцент кафедри комерційної діяльності і логістики, Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана)*

ORCID ID 0000-0002-1937-5828

*Володимир Шемаєв, д.е.н.*

*(член-кореспондент Транспортної академії України)*

ORCID ID 0000-0001-5599-3941

## ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ШВИДКІСНОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО СПОЛУЧЕННЯ В УКРАЇНІ

У статті проведено аналіз поточного стану швидкісного залізничного сполучення в Україні та досліджено економічні аспекти його подальшого розвитку. Актуальність обраної теми полягає у тому, що розвиток швидкісного залізничного сполучення є стратегічним аспектом модернізації залізничної інфраструктури та розвитку національної економіки., а швидкісний залізничний транспорт може стати ефективним інструментом для активізації економічних процесів та підвищення мобільності населення України, забезпечення надійних зв'язків між регіонами та відновлення важливих транспортних коридорів. У статті проаналізовано поточну ситуацію у сфері швидкісного залізничного сполучення в Україні, досліджено структуру, динаміку та прогнози пасажирських перевезень швидкісними поїздами, окреслено економічні та соціальні переваги від впровадження швидкісного залізничного сполучення та визначено поточні проблеми, які ускладнюють його розвиток. Відзначено, що обмежені можливості для оновлення пасажирського рухомого складу викликають проблеми з надійністю транспортної системи загалом, а однією з головних проблем, яка обмежує розширення мережі швидкісних перевезень і не дозволяє запустити нові напрямки, є недостатня кількість швидкісних поїздів. Розглянуто проєкт закупівлі 20 швидкісних електропоїздів корейського виробництва за рахунок пільгового кредиту від Фонду економічного розвитку і співробітництва Експортно-імпортного банку Республіки Корея (EDCF) у рамках реалізації Рамкової угоди між Урядом України та Урядом Республіки Корея стосовно кредитів від EDCF на 2024-2029 роки. За допомогою методики PEST-аналізу визначено ряд аргументів на користь реалізації зазначеного проєкту, за результатами якого проєкт визнано доцільним для впровадження і необхідним з точки зору підтримки критичної інфраструктури у належному стані.

**Ключові слова:** швидкісне залізничне сполучення, залізничний транспорт, Інтерсіті, залізнична інфраструктура, інвестиції, інвестиційний проєкт, економічний розвиток, швидкісні електропоїзди.

© Савицький Е. Е., Шемаєв В. В., 2024

**Постановка проблеми.** В умовах сучасних викликів, таких як повномасштабна військова агресія російської федерації, економічна криза та післявоєнне відновлення країни, ефективне функціонування транспортної системи має критичне значення. Розвиток швидкісного залізничного сполучення є не лише питанням комфорту для пасажирів, але й стратегічним аспектом модернізації залізничної інфраструктури та розвитку національної економіки.

Ключовими перевагами у створенні системи швидкісного залізничного сполучення в сучасних умовах є його економічність, доступність та екологічність. Швидкісному залізничному транспорту характерне широке використання електроенергії для масових перевезень, що в умовах стрімко зростаючих цін на нафтопродукти є вирішальним фактором для підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту та послаблення його залежності від зовнішньоекономічних чинників, адже єдиним джерелом енергії, яким Україна може бути забезпечена на 100% за рахунок власного виробітку, є саме електрична енергія. Крім цього, собівартість залізничних перевезень електротягою нижча, ніж теплотягою, що обумовлюється меншими питомими витратами умовного палива (до 2 разів), більшими швидкостями руху поїздів (в 1,2-1,3 рази), меншими експлуатаційними витратами на утримання парку електропоїздів [11].

Швидкісні залізничні перевезення дозволяють покращити внутрішню економічну інтеграцію. Наявність швидкісного залізничного сполучення між містами сприяє зростанню ділової активності, спрощує логістику для бізнесу та стимулює розвиток внутрішнього туризму. Для України, яка стикається з проблемами відновлення після руйнувань, спричинених війною, цей аспект набуває особливого значення. Швидкісний залізничний транспорт може стати ефективним інструментом для мобілізації економіки, забезпечення надійних зв'язків між регіонами та відновлення важливих транспортних коридорів.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблематиці розвитку швидкісного залізничного сполучення в Україні присвячені дослідження низки учених, таких як О. Лук'янова [12], Д. Курган [13], М. Курган [17], А. Ковальов [14], О. Костенніков [15], Н. Божок [16] та інші. Незважаючи на наявний науковий доробок у досліджуваній сфері, багато питань, пов'язаних із економічними аспектами подальшого розвитку швидкісного залізничного сполучення в Україні, залишаються недостатньо вивченими, що зумовлює необхідність проведення подальших досліджень у цьому напрямі.

**Мета статті.** Метою статті є аналіз поточного стану швидкісного залізничного сполучення в Україні та дослідження економічних аспектів його подальшого розвитку.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** На сьогодні швидкісне залізничне сполучення в Україні забезпечується швидкісними поїздами категорії «Інтерсіті» та «Інтерсіті+» вітчизняного та іноземного виробництва [5]:

- 10 швидкісними міжрегіональними електропоїздами подвійного живлення моделі HRCS2 виробництва компанії «Hyundai Rotem» (Республіка Корея);
- 2 швидкісними двоповерховими електропоїздами подвійного живлення моделі EJ 675 виробництва компанії «Skoda Vagonka» (Чеська Республіка);
- 2 швидкісними міжрегіональними електропоїздами подвійного живлення моделі ЕКр1 вітчизняного виробництва ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» (КВБЗ);
- 2 міжрегіональними поїздами локомотивної тяги (МПЛТ) вітчизняного виробництва КВБЗ.

Динаміка кількості перевезених пасажирів швидкісними поїздами демонструє стабільне щорічне зростання з моменту введення в Україні воєнного стану. Так, за 2023 рік швидкісними поїздами категорії «Інтерсіті+», «Інтерсіті» та «Регіональними поїздами» («Регіональними експресами») виконано 8 357 рейсів та перевезено 4 372 тис. пас [5].

У 2024 році кількість перевезених пасажирів очікується майже на рівні 2019 року – доковідного та довоєнного періоду (табл. 1).

Таблиця 1. Перевезення пасажирів швидкісними поїздами в Україні

| Рік               | Кількість пасажирів, тис. осіб |
|-------------------|--------------------------------|
| 2019              | 4 788                          |
| 2020              | 2 384                          |
| 2021              | 3 377                          |
| 2022              | 2 555                          |
| 2023              | 4 372                          |
| 2024 <sup>1</sup> | 4 657                          |

Джерело: дані АТ «Укрзалізниця»

Незважаючи на продовження військової агресії російської федерації проти України, населеність<sup>2</sup> швидкісних поїздів у 2023 склала 73,0% (у дні пікового навантаження показник зростає до 90%), а середнє значення завантаженості<sup>3</sup> становило 96%, що свідчить про високу популярність та привабливість цих поїздів для пасажирів [5].

Показники виконання графіку руху за 2023 рік у порівнянні з 2022 роком знаходились на належному рівні<sup>4</sup> [5]:

– кількість затримок по відправленню поїздів склала 93 (-247) в порівнянні з 340 у 2022 році;

– кількість запізнень поїздів по прослідкуванню склала 1 050 (-857) у порівнянні з 1 907 у 2022 році.

Слід зазначити, що тарифи на перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу залізничним транспортом у внутрішньому сполученні регулюються виключно державою (окрім вагонів 1 класу поїздів «Інтерсіті» та «Інтерсіті+») [8].

На сьогодні в швидкісному сполученні експлуатується 12 маршрутів, що на 29,4% менше, ніж до вторгнення росії на територію України, коли експлуатувалось 17 маршрутів. Зазначені маршрути охоплюють 41 місто з загальним населенням близько 10,76 млн чол, що становить 26% від загальної чисельності населення України<sup>5</sup>, з них:

обласні центри: 13 міст, 52% від загальної кількості обласних центрів України (Київ, Вінниця, Чернігів, Хмельницький, Тернопіль, Запоріжжя, Львів, Полтава, Харків, Дніпро, Рівне, Луцьк, Черкаси);

районні центри: 15 міст, 19,8% (Коростень, Фастів, Шостка, Бровари, Ніжин, Миргород, Лозова, Краматорськ, Лубни, Кам'янське, Олександрія, Дубно, Бердичів, Шепетівка, Конотоп);

міста: 13 міст, 2,8% (Калинівка, Красноград, Козятин, Слов'янськ, Миронівка, Сміла, Знам'янка, Пятихатки, Полонне, Славута, Здолбунів, Ківерці, Бахмач).

<sup>1</sup> 1-3 кв. – факт, 4 кв – прогноз

<sup>2</sup> населеність = річний обсяг пас-км / річний обсяг місць-км **або** (кількість перевезених пасажирів × середня дальність поїздки) / (запропоновані місця × пройдений шлях місць)

<sup>3</sup> завантаженість = кількість перевезених пасажирів / кількість запропонованих місць

<sup>4</sup> враховуючи, що з 24.02.2022 практично до квітня 2022 року поїзди курсували диспетчерським розкладом, що унеможливило проведення аналізу графіка руху причетними підрозділами АТ «Укрзалізниця»

<sup>5</sup> чисельність наявного населення за оцінкою Державної служби статистики України станом на 01.01.2022 – 41,1673 млн чол. [6]

Додатково функціонує важливий маршрут до Польщі (м. Пшемисль). Крім того, під час евакуації 2022 року виконано понад 176 евакуаційних рейсів до Львова, з подальшим курсуванням пасажирів до Європи і далі.

Від початку заснування (з 2012 року) швидкісними поїздами категорії Інтерсіті+ та Інтерсіті виконано понад 80 тис. рейсів. Падіння населеності спостерігалось у 2020 році через розповсюдження COVID-19 та у 2022 році – після вторгнення росії на територію України.

Прогнозні обсяги перевезень пасажирів швидкісними поїздами в річному вираженні мають середній щорічний приріст 150% (табл. 2).

Таблиця 2. Прогноз перевезень пасажирів швидкісними поїздами в Україні

| Парк рухомого складу та маршрути | ФАКТ         |              | ПРОГНОЗ      |              |              |              |              |              |              |              |              |              |
|----------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
|                                  | 2021         |              | 2025         |              | 2026         |              | 2027         |              | 2028         |              | 2029         |              |
|                                  | тис. пас.    | пас-км       | тис. пас.    | пас-км       | тис. пас.    | пас-км       | тис. пас.    | пас-км       | тис. пас.    | пас-км       | тис. пас.    | пас-км       |
| Існуючий                         | 3 377        | 1 541        | 4 366        | 1 811        | 4 242        | 1 760        | 5 445        | 2 259        | 5 596        | 2 321        | 5 675        | 2 354        |
| Додатковий перспективний         | 0            | 0            | 818          | 340          | 1 591        | 660          | 2 042        | 424          | 2 099        | 871          | 2 128        | 883          |
| При підвищенні інтенсивності     | 0            | 0            | 546          | 226          | 1 060        | 440          | 1 361        | 282          | 1 399        | 580          | 1 419        | 588          |
| <b>РАЗОМ</b>                     | <b>3 377</b> | <b>1 541</b> | <b>5 730</b> | <b>2 377</b> | <b>6 893</b> | <b>2 860</b> | <b>8 848</b> | <b>2 965</b> | <b>9 094</b> | <b>3 772</b> | <b>9 222</b> | <b>3 825</b> |
| <b>% приросту до 2021</b>        |              |              | <b>129</b>   | <b>118</b>   | <b>126</b>   | <b>114</b>   | <b>161</b>   | <b>147</b>   | <b>166</b>   | <b>151</b>   | <b>168</b>   | <b>153</b>   |

Джерело: дані АТ «Укрзалізниця»

Враховуючи старіння рухомого складу та його дефіцит, необхідність виключення з інвентарного парку вагонів з вичерпаним строком служби, можливості забезпечення перевезень пасажирськими поїздами далекого слідування майже вичерпані, при цьому закупівля нових вагонів не зможе покривати темпи списання наявних пасажирських вагонів. Виходячи з обсягу перевезень на сьогодні і за умови подальшого зростання пасажиропотоку, дефіцит перевізних потужностей не дозволить задовільнити потребу населення в пасажирських перевезеннях.

Для забезпечення потреб населення в залізничних перевезеннях структура пасажирських перевезень потребує докорінних змін, що виражається в необхідності збільшення частки денних швидкісних поїздів та обсягів перевезень. Зазначений сценарій може бути реалізований шляхом з'єднання швидкісним денним сполученням усіх обласних центрів України.

У свою чергу, розвиток швидкісного залізничного сполучення має численні економічні та соціальні переваги, які можуть суттєво змінити транспортний ландшафт України та поліпшити якість життя її громадян [5]:

1) економічні переваги:

- зменшення потреби у пасажирському рухомому складі за рахунок збільшення пробігу і скорочення обігу поїздів та зменшення потреби у тяговому рухомому складі за рахунок вивільнення локомотивів постійного та змінного струмів і тепловозів;
- оптимізація кількості обслуговуючого персоналу завдяки високій надійності новітнього рухомого складу у порівнянні з існуючим;
- зменшення експлуатаційних витрат на перевезення майже на 27% та енергоспоживання не менш як на 40%;

- зменшення залежності від постачання матеріально-технічних ресурсів з країн СНД;
- зниження потреби у нафтопродуктах і, як наслідок, зменшення залежності країни від зовнішньоекономічних чинників;

- збільшення частки залізничного транспорту в перевезеннях пасажирів у міжрегіональному сполученні за рахунок підвищення його конкурентоспроможності в порівнянні з автомобільним та авіаційним транспортом;

- зменшення потреби в інвестиціях на оновлення зношеного залізничного пасажирського рухомого складу за рахунок оновлення рухомим складом нового покоління;

2) соціальні переваги:

- забезпечення надійного транспортного сполучення між всіма регіонами країни;
- значне скорочення витрат часу на поїздки (на 2-5 годин в залежності від відстані);
- підвищення рівня комфорту перевезення пасажирів у новітньому рухомому складі;
- підвищення рівня безпеки руху при перевезенні пасажирів, який на залізничному транспорті на 2-3 порядки вищий за показники автомобільного транспорту;

- підвищення пасажиромісткості пасажирського рухомого складу та мобільності населення;

- зменшення негативного впливу на довкілля завдяки меншим витратам умовного палива швидкісним залізничним рухомим складом у розрахунку на 1 пасажиро-кілометр (майже у 8 разів у порівнянні з автомобільним та у 10 разів у порівнянні з авіаційним транспортом), при цьому рівень шуму при швидкості 160 км/год на 5-10 дБ нижчий, ніж на автомобільному транспорті;

- зростання іміджу України як країни, що застосовує сучасні транспортні технології.

У той же час, існує низка проблем, які ускладнюють розширення швидкісного залізничного сполучення в Україні. Однією з найголовніших проблем є недостатня кількість швидкісних поїздів. Наявний рухомий склад вже функціонує на межі своїх можливостей, обслуговуючи лише найголовніші маршрути. Відсутність достатньої кількості поїздів обмежує розширення мережі швидкісних перевезень і не дозволяє запустити нові напрямки.

Для розв'язання цієї проблеми органи державної влади України спільно з АТ «Укрзалізниця» активно працюють над залученням міжнародних інвестицій та кредитів для закупівлі нових поїздів. Одним з інструментів, що дозволить значно розширити парк швидкісних електропоїздів в Україні, є реалізація проєкту закупівлі 20 швидкісних електропоїздів корейського виробництва за рахунок пільгового кредиту від Фонду економічного розвитку і співробітництва Експортно-імпортного банку Республіки Корея (EDCF) у рамках реалізації Рамкової угоди стосовно кредитів від EDCF на 2024-2029 роки [9].

За допомогою методики PEST-аналізу нами були визначені аргументи на користь реалізації проєкту закупівлі 20 швидкісних електропоїздів корейського виробництва:

1) політичні (P):

- наймасштабніший економічний проєкт з Республікою Корея (близько 450 млн дол. США), яка є природнім союзником України проти агресії російської федерації та її союзників (КНДР);

- пілотний проєкт у рамках реалізації Рамкової угоди стосовно кредитів від EDCF на 2024-2029 роки на суму 2,1 млрд дол. США, підписаної 19.04.2024 та ратифікованої 21.08.2024;

- відповідність проєкту раніше ухваленим стратегічним і програмним документам держави, зокрема:

- Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року, схваленій розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р, яка передбачає

забезпечення інноваційного розвитку транспортної галузі через використання високотехнологічного рухомого складу на залізницях, автомобільних дорогах та водних шляхах (забезпечення розвитку нових видів транспорту – електромобілі, швидкісні поїзди тощо) [2];

- Плану України, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 18.03.2024 № 244-р «Про схвалення Плану України», який передбачає закупівлю рухомого складу, зокрема до 20 електропоїздів типу «Інтерсіті+» [1];

- Угоді між Урядом України та Урядом Республіки Корея стосовно кредитів від Фонду економічного розвитку і співробітництва від 13.09.2023, ратифікованій Законом України № 3533-IX від 21.12.2023 [4];

- Рамковій угоді між Урядом України та Урядом Республіки Корея стосовно кредитів від Фонду економічного розвитку та співробітництва на 2024 – 2029 роки від 19.04.2024, ратифікованій Законом України № 3908-IX від 21.08.2024 [3];

- зростання іміджу України на міжнародній арені завдяки використанню сучасного залізничного транспорту корейського виробництва;

#### 2) економічні (E):

- відсутність бюджетного фінансування та власних коштів АТ «Укрзалізниця» на закупівлю рухомого складу вітчизняного виробництва, у той час як корейська сторона виділяє кошти на 100% вартості проєкту під 0,05% річних на 40 років з пільговим терміном погашення 10 років за умови придбання рухомого складу корейського виробництва (фактично ці умови є близькими до розстрочки) [5];

- додаткове джерело наповнення бюджету через надання державної гарантії за кредитом шляхом укладення гарантійної угоди між Україною та кредитором (передбачається, що плата за надання державної гарантії за кредитом буде становити 0,5% річних) [5];

- у рамках угоди передбачене сервісне обслуговування поїздів протягом 5 років, що зменшить витрати на обслуговування та експлуатаційні ризики;

- реалізація проєкту дозволить локалізувати сервісну базу для середнього та капітального ремонтів швидкісних електропоїздів. Завдяки партнерству з корейськими виробниками Україна отримає доступ до передових технологій у сфері обслуговування електропоїздів, що може стати основою для розвитку національного машинобудівного сектору та підвищення технологічного рівня українських підприємств;

#### 3) соціальні (S):

- суттєве зменшення тривалості поїздки для пасажирів (на 2 – 5 год.) та підвищення рівня комфорту залізничних пасажирських перевезень за рахунок використання сучасного рухомого складу корейського виробництва;

- зниження рівня шуму під час пасажирських перевезень (рівень шуму при швидкості 160 км/год на 5-10 дБ нижчий, ніж на автомобільному транспорті);

#### 4) технічні (T):

- потенційна неспроможність вітчизняних виробників швидко виробити еквівалентну кількість електропоїздів навіть за наявності фінансування, у той час як поставка першої партії електропоїздів корейського виробництва може розпочатися вже через 18 місяців після укладання угоди<sup>6</sup>, що забезпечить швидке розширення можливостей для міжрегіональних перевезень;

- закупівля 10 поїздів Hyundai Rotem з постачанням в 2012 році не в останню чергу була зумовлена готовністю компанії в стислі строки виготовити ці поїзди;

---

<sup>6</sup> попередньо можливий графік введення в експлуатацію нових електропоїздів: 2 поїзди – кінець 2026 року, 6 поїздів – кінець першого півріччя 2027 року, 6 поїздів – кінець 2027 року, 6 поїздів – кінець першого півріччя 2028 року [5]

▪ під час технічного обслуговування електропоїздів вітчизняного виробництва до 2023 року в сервісній групі був відсутній перехідний запас необхідного обладнання та запасних частин для якісного виконання обслуговування та оперативної заміни у випадку необхідності, що призводило до відсторонення поїздів від експлуатації;

– наявний пасажирський рухомий склад вже працює на історичному максимумі, що робить додаткові інвестиції у швидкісні електропоїзди критично важливими для підтримки пасажирських перевезень. Очікується, що нові поїзди забезпечать перевезення додатково близько 6 млн пасажирів на рік, що дозволить задовольнити попит на швидкісні денні перевезення, перевести частину нічних перевезень у більш економічно вигідний денний сегмент та компенсувати скорочення парку пасажирських вагонів;

– наявність значного досвіду експлуатації корейських електропоїздів в Україні (з 2012 року АТ «Укрзалізниця» експлуатує 10 електропоїздів виробництва Hyundai Rotem), що дасть можливість врахувати всі недоліки в процесі формування технічних вимог до нового рухомого складу;

– реалізація проєкту може сприяти виділенню довгострокової позики EDCF (відповідно до Рамкової угоди) на будівництво центру технічного обслуговування в депо «Дарниця» (оціночно близько 50 млн дол. США).

З огляду на зазначене, проєкт закупівлі 20 швидкісних електропоїздів корейського виробництва є доцільним та необхідним з точки зору підтримки критичної інфраструктури у належному стані. Особливо фінансово вигідною є реалізація проєкту на пільгових умовах фінансування, що забезпечуватиметься залученням кредиту відповідно до Рамкової угоди між Урядом України та Урядом Республіки Корея стосовно кредитів від EDCF на 2024-2029 роки.

**Висновки та пропозиції.** Таким чином, розвиток швидкісного залізничного сполучення дозволяє знизити залежність від автомобільних та авіаційних перевезень, які є менш енергоефективними і мають значний вплив на навколишнє середовище, у той час як швидкісні залізничні перевезення сприяють зниженню викидів вуглекислого газу, що є важливим фактором у контексті сталого розвитку та глобальної боротьби зі зміною клімату.

Введення в експлуатацію нових швидкісних денних пасажирських міжрегіональних електропоїздів зі швидкістю руху 160 км/год, реалізація маркетингової політики з акцентом на скорочення часу перебування пасажирів в поїзді на існуючих маршрутах, створення комфортних і сприятливих умов для пасажирів в салонах вагонів під час поїздки, введення гнучкої цінової політики для можливості здійснення пасажирями комплексного порівняльного вибору між залізничним, авто- і авіатранспортом призвело до зростання попиту на швидкісні залізничні перевезення та подальшого розширення мережі швидкісного руху.

Разом з тим, важливим питанням у контексті перспектив розвитку швидкісного залізничного сполучення в Україні є технічне обслуговування наявних швидкісних поїздів, багато з яких потребують регулярних ремонтних робіт і оновлення, що призводить до тимчасових збоїв у роботі деяких маршрутів. Окрім цього, обмежені можливості для оновлення рухомого складу викликають проблеми з надійністю транспортної системи загалом. Для розв'язання цієї проблеми держава активно працює над залученням міжнародних інвестицій та кредитів для закупівлі нових поїздів. Одним з проєктів, який дозволить значно розширити парк швидкісних електропоїздів в Україні, є залучення пільгового фінансування від EDCF для закупівлі 20 швидкісних поїздів корейського виробництва відповідно до Рамкової угоди між Урядом України та Урядом Республіки Корея стосовно кредитів від EDCF на 2024-2029 роки.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 18.03.2024 № 244-р «Про схвалення Плану України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/244-2024-%D1%80#Text> (дата звернення 20.11.2024).
2. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення 20.11.2024).
3. Рамкова Угода між Урядом України та Урядом Республіки Корея стосовно кредитів від фонду економічного розвитку та співробітництва на 2024 – 2029 роки. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/410\\_001-24#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/410_001-24#Text) (дата звернення 20.11.2024).
4. Угода між Урядом України та Урядом Республіки Корея стосовно кредитів від фонду економічного розвитку і співробітництва. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/410\\_001-23#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/410_001-23#Text) (дата звернення 20.11.2024).
5. Концепція публічного інвестиційного проекту «Закупівля 20 швидкісних електропоїздів корейського виробництва». URL: <https://dream.gov.ua/ua/pip-pipeline/DREAM-UA-140824-EE8644FE> (дата звернення 20.11.2024).
6. Дані Державної служби статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення 20.11.2024).
7. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 31.12.2004 № 979-р «Про схвалення Концепції Державної цільової програми впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2005 – 2015 роки». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/979-2004-%D1%80#Text> (дата звернення 20.11.2024).
8. Наказ Міністерства інфраструктури України від 20.04.2018 № 184 «Про затвердження Тарифів на перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу залізничним транспортом у внутрішньому сполученні» (зі змінами). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0577-18#Text> (дата звернення 20.11.2024).
9. Офіційний вебсайт АТ «Укрзалізниця». URL: <https://uz.gov.ua/> (дата звернення 20.11.2024).
10. Закон України «Про залізничний транспорт» (зі змінами). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення 20.11.2024).
11. Бабанін О. Б., Жалкін Д. С., Жалкін С. Г. та ін. Основи експлуатації локомотивів: навч. посібник. Харків: УкрДУЗТ, 2020. 266 с.
12. Лук'янова О. М. Сучасний стан та перспективи розвитку мережі швидкісних залізничних магістралей в Україні в умовах євроінтеграції. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство. 2018. Вип. 20. Ч. 2. С. 107 – 110.
13. Kurhan D., Kurhan M., Hmelevska N. Development of the High-Speed Running of Trains in Ukraine for Integration with the International Railway Network. Acta Polytechnica Hungarica. 2022. Vol. 19, No. 3. Pp. 207 – 218.
14. Ковальов А. О., Грищенко В. О. Перспективи розвитку швидкісних пасажирських перевезень в Україні на основі світового досвіду. Збірник наукових праць Українського державного університету залізничного транспорту. 2015. Вип. 154. С. 20 – 24.
15. Костенніков О. М., Бауліна Г. С., Богомазова Г. Є., Нікішин Д. В., Панкратов М. В. Перспективи підвищення ефективності функціонування залізничної пасажирської галузі швидкісних перевезень. Збірник наукових праць Українського державного університету залізничного транспорту. 2017. Вип. 173. С. 209 – 216.
16. Божок Н. О. Напрямки впровадження швидкісних пасажирських перевезень в Україні. Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Проблеми економіки транспорту. 2013. Вип. 5. С. 46 – 56.
17. Курган М. Б., Курган Д. М. Теоретичні основи впровадження високошвидкісного руху поїздів в Україні: монографія. Дніпро: Дніпропетр. нац. ун-т заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2016. 283 с.

## REFERENCES

1. Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated March 18, 2024 No. 244-p «On Approval of the Plan of Ukraine», available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/244-2024-%D1%80#Text> (Accessed 20 November 2024).

2. Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated May 30, 2018 No. 430-p «On Approval of the National transport strategy of Ukraine for the period until 2030», available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (Accessed 20 November 2024).
3. Framework Agreement between the Government of Ukraine and the Government of the Republic of Korea concerning loans from the Economic Development Cooperation Fund for the years 2024 through 2029, available at: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/410\\_001-24#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/410_001-24#Text) (Accessed 20 November 2024).
4. Agreement between the Government of Ukraine and the Government of the Republic of Korea concerning loans from the Economic Development Cooperation Fund, available at: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/410\\_001-23#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/410_001-23#Text) (Accessed 20 November 2024).
5. Concept of the public investment project «Procurement of 20 semi high-speed Korean-made EMUs», available at: <https://dream.gov.ua/ua/pip-pipeline/DREAM-UA-140824-EE8644FE> (Accessed 20 November 2024).
6. Data of the State Statistical Service of Ukraine, available at: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (Accessed 20 November 2024).
7. Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine dated 31.12.2004 No. 979-p «On approval of the Concept of the State target program for the implementation of semi high-speed passenger trains on railways for 2005-2015», available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/979-2004-%D1%80#Text> (Accessed 20 November 2024).
8. Order of the Ministry of Infrastructure of Ukraine dated 20.04.2018 No. 184 «On approval of tariffs for the transportation of passengers, baggage and cargo by rail in domestic traffic» (with amendments), available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0577-18#Text> (Accessed 20 November 2024).
9. Official website of the JSC «Ukrainian railways», available at: <https://uz.gov.ua/> (Accessed 20 November 2024).
10. The Law of Ukraine «On railway transport» (with amendments), available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text> (Accessed 20 November 2024).
11. Babanin O. B., Zhalkin D. S., Zhalkin S. H. ta in. *Osnovy ekspluatatsii lokomotyviv: navch. Posibnyk [Basics of locomotives operation: Teaching manual]*. Kharkiv: UkrDUZT, 2020. 266 p.
12. Lukianova O. M. Suchasnyi stan ta perspektyvy rozvytku merezhi shvydkisnykh zaliznychnykh mahistralей v Ukraini v umovakh yevrointehratsii [Current status and prospects for the development of the high-speed railway network in Ukraine in the context of European integration]. *Naukovyi visnyk Uzhhorodskoho natsionalnoho universytetu. Seriya: Mizhnarodni ekonomichni vidnosyny ta svitove hospodarstvo*. 2018. Vyp. 20, Ch. 2. P. 107-110.
13. Kurhan D., Kurhan M., Hmelevska N. Development of the High-Speed Running of Trains in Ukraine for Integration with the International Railway Network. *Acta Polytechnica Hungarica*. 2022. Vol. 19, No. 3. P. 207-218.
14. Kovalov A. O., Hryshchenko V. O. Perspektyvy rozvytku shvydkisnykh pasazhyrskykh perevezen v Ukraini na osnovi svitovoho docvidu [Prospects for the development of high-speed passenger transportation in Ukraine based on world experience]. *Zbirnyk naukovykh prats Ukrainskoho derzhavnoho universytetu zaliznychnoho transportu*. 2015. Vyp. 154. P. 20-24.
15. Kostiennikov O. M., Baulina H. S., Bohomazova H. Ye., Nikishyn D. V., Pankratov M. V. Perspektyvy pidvyshchennia efektyvnosti funktsionuvannia zaliznychnoi pasazhyrskoi haluzi shvydkisnykh perevezen [Prospects for increasing the efficiency of the high-speed railway passenger transport industry]. *Zbirnyk naukovykh prats Ukrainskoho derzhavnoho universytetu zaliznychnoho transportu*. 2017. Vyp. 173. P. 209-216.
16. Bozhok N. O. Napriamky vprovadzhennia shvydkisnykh pasazhyrskykh perevezen v Ukraini [Directions for implementing high-speed passenger transportation in Ukraine]. *Zbirnyk naukovykh prats Dnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana. Problemy ekonomiky transportu*. 2013. Vyp. 5. P. 46-56.
17. Kurhan M. B., Kurhan D. M. Teoretychni osnovy vprovadzhennia vysokoshvydkisnoho rukhu poizdiv v Ukraini: monohrafiia [Theoretical foundations of the implementation of high-speed train traffic in Ukraine: monograph]. Dnipro: Dnipropetr. nats. un-t zalizn. transp. im. akad. V. Lazariana, 2016. 283 p.

**Eduard Savytskyi, Candidate of Economic Sciences, Associate Professor**  
(Associate Professor of the Commercial Activity and Logistics Department, Kyiv National Economic University named after Vadym Hetman)

**Volodymyr Shemayev, Doctor of Economic Sciences**  
(Corresponding member of Transport Academy of Ukraine)

## **ECONOMIC ASPECTS OF SEMI HIGH-SPEED RAILWAY SERVICE DEVELOPMENT IN UKRAINE**

*The article analyzes the current state of semi high-speed railway service in Ukraine and explores the economic aspects for its further development. The actuality of the chosen topic lies in the fact that the development of semi high-speed railway service is a strategic aspect of the modernization of railway infrastructure and the development of the national economy, and semi high-speed railway transport can become an effective tool for activating economic processes and increasing the mobility of the population of Ukraine, ensuring reliable connections between regions and restoring important transport corridors. The article analyzes the current situation in the field of semi high-speed railway service in Ukraine, studies the structure, dynamics and forecasts of passenger transportation by semi high-speed electric trains, outlines the economic and social benefits of the introduction of semi high-speed railway service and identifies current problems that complicate its development. It is noted that limited opportunities for updating passenger rolling stock cause problems with the reliability of the transport system as a whole, and one of the most important problem that limits the expansion of the semi high-speed transport network and prevents the launch of new routes is the insufficient number of semi high-speed trains. It is considered that one of the tools that will allow significantly expanding the fleet of semi high-speed electric trains in Ukraine is a project of procurement of 20 semi high-speed electric trains of Korean production at the expense of a concessional loan from the Economic Development Cooperation Fund of the Export-Import Bank of the Republic of Korea (EDCF) within the implementation of the Framework Agreement between the Government of Ukraine and the Government of the Republic of Korea regarding loans from the EDCF for 2024-2029. Using the PEST-analysis methodology, a number of arguments in favor of the implementation of the specified project were identified, according to the results of which the project was recognized as expedient for implementation and necessary from the point of view of maintaining critical infrastructure in good conditions.*

**Keywords:** semi high-speed railway service, railway transport, Intercity, railway infrastructure, investments, investment project, economic development, semi high-speed electric trains.

*Стаття прийнята до друку 10 грудня 2024 року*