

**Світлана Степанівна ГРИНКЕВИЧ**

доктор економічних наук, професор, професор кафедри маркетингу і логістики  
Інституту економіки і менеджменту Національного університету «Львівська  
політехніка»

ORCID ID: 0000-0002-3563-3989

E-mail: [lidervit@gmail.com](mailto:lidervit@gmail.com)

**Зеновій Орестович СІРИК**

доктор економічних наук, доцент, доцент кафедри адміністративного та фінансового  
менеджменту Інституту адміністрування та післядипломної освіти Національного  
університету «Львівська політехніка»,

ORCID ID: 0000-0001-9886-1068

E-mail: [zsiryk62@gmail.com](mailto:zsiryk62@gmail.com)

**Надія Іванівна ПИЛИПІВ**

доктор економічних наук, професор, завідувач кафедри теоретичної і прикладної  
економіки Прикарпатського національного університету імені Василя Стефаника

ORCID ID: [0000-0001-9458-0218](https://orcid.org/0000-0001-9458-0218)

E-mail: [nadiya.pylypiv@pnu.edu.ua](mailto:nadiya.pylypiv@pnu.edu.ua)

**СУЧАСНІ ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ ЗАЛІЗНИЧНИХ  
ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

Гринкевич С. С., Сірик З. О., Пилипів Н. І. Сучасні особливості розвитку логістичної  
системи залізничних перевезень. *Український журнал прикладної економіки та техніки*.  
2021. Том 6. № 3. С. 146 – 151.

**Анотація**

**Вступ.** В умовах системних змін в економіці країни, спричинених глобальними викликами, важливого значення має розвиток транспортної інфраструктури, яка використовується абсолютно всіма видами економічної діяльності. У статті визначено, що логістичні зв'язки, які формувалися з часів незалежності і в умовах співпраці з міжнародними партнерами, були втрачені частково під час військової агресії з боку Росії. Сьогодні однією з важливих умов активного розвитку логістичної транспортної системи, в тому числі і залізничних перевезень, є надходження інвестиційних ресурсів, яке можливе завдяки пошуку джерел фінансування для удосконалення нових підприємств чи шляхом оновлення матеріально-технічної бази та високопрофесійного трудового колективу. Тому необхідне комплексне дослідження процесів підтримки залізничної галузі як основного перевізника більшості пасажирів та вантажів.

**Метою** статті є дослідження особливостей розвитку логістичної системи залізничних перевезень в умовах сучасних викликів.

**Результати.** У статті проаналізовано теоретико-методологічні підходи, на основі яких сформовано ідею дослідження та виділено основні напрями розвитку логістичної системи залізничних перевезень. Відображено ретроспективу та сучасний стан транспортних перевезень в Україні як вантажу, так і кількості пасажирів. Охарактеризовано основні проблеми, які сьогодні виникають в логістичній системі залізничних перевезень, зокрема за умов жорсткої конкуренції таких перевізників, як авто чи авіатранспорт.

**Висновки.** У статті обґрунтовано сутність та особливості підтримки розвитку логістичної системи залізничних перевезень в умовах системних змін та інтегрованості економіки України в економічну систему країн-членів ЄС. Запропоновано низку заходів, спрямованих на якісне інвестиційне забезпечення логістичної системи залізничних перевезень, що є сьогодні вкрай важливим в умовах конкуренції між різними транспортними перевізниками.

**Ключові слова:** транспорт, логістична система, залізничні перевезення, транспортна інфраструктура.

---

## Svitlana HRYNKEVYCH

Doctor of Economic Sciences, Professor, Professor of the Marketing and Logistics Department  
Lviv Polytechnic National University

## Zinoviy SIRYK

Doctor of Economic Sciences, Associate Professor, Associate Professor of the  
Administrative and Financial Management Department Lviv Polytechnic National University

## Nadiya PYLYPIV

Doctor of Economic Sciences, Professor, Head of the Department of Theoretical and Applied  
Economics Vasyl Stefanyk Precarpathian National University

### MODERN FEATURES OF THE LOGISTICS SYSTEM DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORTATION

Hrynkevych S., Siryk Z., Pylypiv N. Modern features of the logistics system development of railway transportation. *Ukrainian Journal of Applied Economics and Technology*. 2021. Volume 6. № 3, pp. 146 – 151.

#### Abstract

**Introduction.** In the context of systemic changes in the country's economy caused by global challenges, the development of transport infrastructure, which is used by absolutely all types of economic activity, is important. The article states that the logistical ties that have been formed since independence and in cooperation with international partners have been partially lost during the military aggression by Russia. Today, one of the important conditions for the active development of the logistics transport system, including rail transport, is the inflow of investment resources, which is possible by finding sources of funding to improve new enterprises or by updating the material and technical base and highly professional staff. Therefore, a comprehensive study of the processes of supporting the railway industry as the main carrier of most passengers and goods is needed.

**The purpose** of the article is to study the peculiarities of the development of the logistics system of railway transportation in the conditions of modern challenges.

**Results.** The article analyzes the theoretical and methodological approaches on the basis of which the idea of the study is formed and highlights the main directions of development of the logistics system of railway transportation. A retrospective and the current state of transport in Ukraine, both cargo and the number of passengers are reflected. The main problems that arise today in the logistics system of rail transport are described, in particular in the conditions of fierce competition of such carriers as cars or air transport.

**Conclusions.** The article substantiates the essence and features of supporting the development of the logistics system of railway transportation in the context of systemic changes and the integration of Ukraine's economy into the economic system of EU member states. A number of measures aimed at high-quality investment support of the railway logistics system are proposed, which is extremely important today in the conditions of competition between different transport carriers.

**Key words:** transport, logistics system, railway transportation, transport infrastructure.

#### JEL classification: L92

---

#### Вступ

Сьогодні в умовах швидкого розвитку транспортних систем у світі та для підвищення їх конкурентоспроможності в Україні важливу роль відіграє транспортно-логістична система перевезень. Географічне розташування України на перетині магістральних транспортних шляхів і знаходження країни в центрі Європи надає унікальні можливості для розвитку надання послуг у сфері перевезень і транзиту. Однією з таких транспортних мереж, яка сьогодні може зайняти основні позиції щодо надання послуг з перевезень, є залізничні перевезення. А оскільки розвиток залізничних перевезень є і важливою складовою підписаних угод між Україною та країнами-членами Європейського Союзу (ЄС), актуальним є новий етап розвитку логістичної системи залізничних перевезень.

Питанням формування логістичних систем у транспорті займається чимало вітчизняних науковців і практиків. Зокрема, В. Лифар у своєму дослідженні надає авторське визначення поняття «транспортна логістика», а також аналізує товарні потоки регіону, зокрема обсяги вантажних перевезень видами транспорту, перевезення вантажів річковим і морським транспортом, структуру експорту та імпорту товарів. Автор пропонує напрями розвитку транспортної логістики, особливо стосовно розвитку транспортно-логістичної інфраструктури одного з регіонів країни [1]. У цьому ж напрямі

---

здійснене дослідження С. Машканцевою, яка проаналізувала стан і перспективи розвитку транспортно-логістичних систем регіону, які сприятимуть прискоренню доставки вантажів, підвищенню конкурентоспроможності перевезень, покращенню інвестиційного клімату транспортної галузі регіону, а також розширенню діяльності компаній, що надають комплексні логістичні послуги. Авторкою визначено основні принципи функціонування транспортно-логістичної системи регіону, які інтегрують транспортну галузь у транспортно-логістичні системи країни шляхом забезпечення їх ефективної взаємодії [2].

Натомість О. Яцюта, досліджуючи проблематику розвитку транспортно-логістичної системи, розглядав її під кутом перспективи розвитку вітчизняного транзитного потенціалу шляхом участі у міжнародних транспортних проєктах, зокрема у транспортних проєктах ЄС для Дунайського регіону та проєкті ТРАСЕКА. Автором визначено перспективи подальшого розвитку транспортно-логістичної системи України як підсистеми національної економіки та охарактеризовано низку складових розвитку інтегрованої транспортно-логістичної системи країни [3].

Дещо схоже дослідження представлено авторами Л. Грициною та М. Кошівською, які розглядали питання визначення ролі транспортно-логістичних систем у забезпеченні стійкого розвитку національної економіки, у якому, зокрема, проведено аналіз реального стану розвитку транспортної логістики в Україні та її місця в глобальній транспортній мережі. Таке дослідження дозволило авторам встановити, що перспективи розвитку ринку логістичних послуг в Україні безпосередньо залежать від стану економіки країни. Також ними представлено, що для України є актуальною участь у реалізації міжнародних транспортно-логістичних проєктів із залученням фінансових інструментів ЄС і коштів фінансових установ ЄС [4].

В. Стоколяс у своєму дослідженні проаналізував роль і місце транспортної логістики в логістичній системі і зазначив, що саме на транспортну складову припадає понад 50% витрат логістичного бізнесу. Автором також проаналізовано діяльність видів транспорту загального користування за ефективністю доставки вантажів і перевезення пасажирів за такими критеріями, як швидкість, доступність, надійність, вантажопідйомність, частота та дешевизна, що дозволило йому встановити критерії, які впливають на вибір виду та типу транспортної складової [5].

О. Лук'янова та Д. Кривцун досліджували сучасні проблеми розвитку транспортно-логістичних центрів Західної Європи, Росії та КНР, на основі чого проаналізували особливості формування транспортно-логістичної інфраструктури в Україні. В процесі дослідження авторами було визначено основні перешкоди розвитку вітчизняного логістичного ринку та запропоновано рекомендації щодо вдосконалення процесу проєктування національної мережі транспортно-логістичних центрів [6].

Н. Ільченко та А. Кулік аналізували стан транспортно-логістичної системи України з точки зору інтеграції економіки України у європейський простір. Авторами визначено негативні та позитивні сторони, що виникають на кожному виді транспорту, і надано пропозиції щодо покращення. Також доведено, що транспортно-логістична система України значною мірою не відповідає світовим стандартам, а також вимогам, прийнятим у ЄС, а її інфраструктура та обладнання суттєво відстають від європейських. Саме цими авторами вперше доведено, що Україна має підвищити якість транспортної інфраструктури за субіндексом «Інфраструктура» за індексом Глобальної конкурентоспроможності [7].

Самими ж проблемами залізничного транспорту займалися В. Бобиль і В. Кульченко, які у своєму дослідженні розглядали формування прикладних положень щодо вдосконалення логістичного механізму АТ «Укрзалізниця» в умовах реформування залізничної галузі. Авторами розкрито низку інфраструктурних недоліків, які мають бути вирішені задля підвищення ефективності транспортної логістики залізничної галузі України і забезпечення високого стандарту логістичних послуг у майбутньому. Також авторами запропоновано коротко, середньо та довгострокові пріоритетні напрями розвитку транспортної логістики АТ «Укрзалізниця» [8]. Однак основні питання розвитку логістичної системи залізничних перевезень, як бачимо з аналізу останніх досліджень, сьогодні є мало відображеними і потребують додаткових досліджень.

## Мета та завдання статті

Метою статті є дослідження особливостей розвитку логістичної системи залізничних перевезень в умовах сучасних викликів.

## Виклад основного матеріалу

В умовах інтеграційних процесів в Україні, спрямованих на тісну співпрацю з ЄС, важливим є перегляд транспортної інфраструктури та розвитку логістичних систем. Це зумовлено насамперед ще тим, що Україна розташована на перетині торговельних шляхів між Європою і Росією.

Сучасні умови розвитку логістичних систем призвели до формування такого ринку транспортних послуг, на якому, крім залізничного, присутні й інші види транспорту, які конкурують із залізничним транспортом.

Тому питання логістичної системи залізничних перевезень є на часі, оскільки залізниця на сьогодні залишається основним перевізником пасажирів і товарів в Україні. Адже саме залізничний транспорт є на рівні із автомобільним і займає основні позиції в обсягах вантажоперевезень (табл. 1).

**Таблиця 1. Обсяг перевезених вантажів за видами транспорту (млн т)**

Вид перевезень													
Роки	Залізничний	Морський	Річковий	Автомобільний	Авіаційний	Трубопровідний	Роки	Залізничний	Морський	Річковий	Автомобільний	Авіаційний	Трубопровідний
1995	345,26	20,80	12,84	1816,40	0,0190	245,53	2008	498,54	8,23	11,29	1266,60	0,1021	186,80
1996	342,56	14,21	7,74	1254,54	0,0172	245,67	2009	391,52	4,65	5,15	1068,86	0,0851	154,59
1997	341,42	10,41	8,57	1249,87	0,0135	236,70	2010	432,90	4,07	6,99	1168,22	0,0879	153,44
1998	335,05	8,78	9,05	1081,33	0,0155	240,95	2011	469,31	4,15	5,72	1252,39	0,0921	154,97
1999	334,64	6,48	8,11	955,33	0,0113	235,06	2012	457,45	3,46	4,29	1259,70	0,1226	128,44
2000	357,38	6,32	8,35	938,92	0,0232	218,16	2013	443,60	3,43	2,84	1260,77	0,0992	125,94
2001	370,20	8,23	6,97	977,27	0,0269	216,44	2014	386,28	2,81	3,14	1131,31	0,0786	99,68
2002	392,59	8,79	7,61	947,26	0,0903	201,27	2015	349,99	3,29	3,16	1020,60	0,0691	97,23
2003	445,53	8,85	9,97	973,28	0,1484	216,70	2016	343,43	3,03	3,64	1085,66	0,0743	106,73
2004	462,37	8,79	11,86	1027,40	0,1010	220,93	2017	339,55	2,25	3,64	1121,67	0,0828	114,81
2005	450,28	8,58	12,87	1120,72	0,1263	212,56	2018	322,34	1,89	3,70	1205,53	0,0991	109,42
2006	478,71	8,66	14,30	1167,20	0,0989	203,69	2019	312,94	2,12	3,99	1147,05	0,0926	112,66
2007	514,19	9,12	15,12	1255,23	0,1040	195,99	2020	305,48	1,81	3,79	1232,39	0,0883	97,46

Джерело: [10].

Відповідно до статистичних даних, наведених у таблиці 1, ми бачимо, що залізничний вид транспорту з 1995 р. і до сьогодні займає друге місце після автомобільного. Однак з 2014 р., з початку агресії з боку Росії, вантажообіг досить сильно змінився, адже це вплинуло на розрив логістичних перевезень і, відповідно, неможливість подальшої співпраці по низці основних напрямів розвитку транспортної інфраструктури.

Така ж ситуація прослідковується і по кількості перевезених пасажирів за видами транспорту (табл. 2).

Як бачимо, військова агресія Росії та анексія АР Крим стали основною причиною скорочення кількості внутрішніх перевезень пасажирів, адже було втрачено логістичні шляхи на анексованій території.

Також, як стверджують науковці, сьогодні всередині галузі виникла низка компаній, які створюють конкурентне середовище, у якому функціонують підприємства АТ «Укрзалізниця», що є природною монополією. У сучасних умовах реформування вітчизняної економіки ця практика становить перший етап формування, становлення і розвитку ринку послуг залізничного транспорту, майбутнє якого, як показує зарубіжний досвід та історія розвитку вітчизняного залізничного транспорту, безперечно, є одним з перспективних напрямів. Одним з таких є створення логістичних центрів [9].

**Таблиця 2. Кількість перевезених пасажирів за видами транспорту (млн пасажирів)**

Вид перевезень											
Рік	Залізничний	Морський	Річковий	Автомобільний	Авіаційний	Рік	Залізничний	Морський	Річковий	Автомобільний	Авіаційний
1995	577,43	7,82	3,59	3483,17	1,91	2008	445,47	7,36	1,55	4369,13	6,18
1996	538,57	5,04	2,74	3304,60	1,72	2009	425,97	6,22	1,51	4014,04	5,13
1997	500,84	4,31	2,44	2512,15	1,48	2010	427,24	6,65	0,99	3726,29	6,11
1998	501,43	3,84	2,36	2403,42	1,16	2011	429,78	7,06	0,96	3611,83	7,50
1999	486,81	3,08	2,27	2501,71	1,09	2012	429,12	5,92	0,72	3450,17	8,11
2000	498,68	3,76	2,16	2557,51	1,16	2013	425,22	6,64	0,63	3343,66	8,11
2001	467,83	5,27	2,03	2722,00	1,29	2014	389,31	0,03	0,57	2913,32	6,47
2002	464,81	5,42	2,21	3069,14	1,77	2015	389,79	0,03	0,55	2250,35	6,30
2003	476,74	6,93	2,19	3297,50	2,37	2016	389,06	0,03	0,45	2024,89	8,28
2004	452,23	9,68	2,14	3720,33	3,23	2017	164,94	0,03	0,56	2019,32	10,56
2005	445,55	11,34	2,25	3836,51	3,81	2018	157,96	0,07	0,60	1906,85	12,53
2006	448,42	10,90	2,02	3987,98	4,35	2019	154,81	0,08	0,59	1804,93	13,71
2007	447,09	7,69	1,85	4173,03	4,93	2020	68,33	0,05	0,26	1083,87	4,80

Джерело: [10].

Як бачимо із статистичних даних і тенденцій розвитку різних транспортних логістичних систем, сьогодні підприємства залізничного транспорту України мають багато проблем, що пов'язані з необхідністю забезпечення належного рівня сервісу та відповідності послуг основним вимогам споживачів.

Зокрема, потрібно звернути увагу на розвиток авіаперевезень, де різними міжнародними компаніями пропонується швидка доставка пасажирів у різні країни світу за низькими цінами. А оскільки авіалінії сьогодні є найшвидшим засобом пересування як пасажирів, так і вантажів, то це є однією з найбільших загроз для залізничної сфери.

Ще однією вагомою проблемою в залізничній галузі є відсутність сучасних об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури, які б реалізовували управління транспортно-логістичною діяльністю галузі відповідно до реального стану ринку. Саме тому створення мережі маркетингово-логістичних накопичувально-розвантажувальних центрів у структурі управління ПАТ «Укрзалізниця» є важливим кроком щодо забезпечення ситуаційно-процесного управління транспортно-логістичною діяльністю підприємств залізничного транспорту, який дасть змогу досягнути відповідності послуг підприємств залізничної галузі вимогам споживачів та стандартам європейського транспортного законодавства [11]. Тому потрібно звернути увагу на актуальні питання, пов'язані з розробленням механізмів інвестиційного забезпечення процесів розвитку об'єктів транспортно-логістичної інфраструктури залізниці.

Крім основних проблем, які виникають у зв'язку з розвитком інших видів транспорту, ще однією притаманною тільки залізничній сфері є недостатність висококваліфікованих кадрів як через незадовільний рівень оплати праці, так і через незадовільний стан освіти та професійної підготовки персоналу. А також відтік персоналу у зв'язку зі збільшенням можливостей працевлаштування у країнах-членах ЄС. Незадовільне кадрове забезпечення галузі призводить до неможливості застосування вповні потенціалу залізничних підприємств.

### **Висновки та перспективи подальших розвідок**

Підводячи підсумок, можемо стверджувати, що, оскільки залізничний транспорт є однією зі стратегічних ланок транспорту України, то потрібно насамперед звертати увагу на залучення інвестицій, а також покращення кадрового потенціалу. Адже незадовільний стан залізничних підприємств може призвести до втрати ще більшої кількості як пасажиропотоків, так і обсягів перевезення вантажів. Тому можна вважати,

що вирішення проблем логістичної діяльності підприємств залізничного транспорту в майбутньому буде сприяти як збільшенню вантажних залізничних перевезень, так і розвитку транспортної галузі загалом. Для того, щоб логістична система транспортних шляхів мала перспективу, запропоновано низку напрямів розвитку логістичної діяльності підприємств галузі, а саме: запровадження сучасної ефективної процесно-орієнтованої системи управління, інтермодальні перевезення, контейнеризація вантажопотоків, створення ХАБів, підвищення якості логістичного обслуговування клієнтів залізничного транспорту, встановлення конкурентоспроможних і прозорих тарифів. Ці заходи дадуть можливість використати той потенціал, який сьогодні Україна має, але через брак кадрів, певні політичні та економічні обставини не може вповні використовувати.

### **Список літератури**

1. Лифар В.В. Розвиток транспортної логістики в регіональній системі обслуговування товарних потоків. Маркетинг і менеджмент інновацій, 2017. № 4. С. 176 – 187
2. Машканцева С. О. Транспортно-логістична система регіону: стан і перспективи функціонування. Український журнал прикладної економіки. Том 4. №3. С. 324–329.
3. Яцюта О. Транспортно-логістична система України в умовах європейської інтеграції. Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. 2016. № 3. С. 89-99.
4. Грицина Л.А., Кошівська М.В. Сучасний стан та перспективи розвитку транспортної логістики в Україні. Інфраструктура ринку. 2018. Випуск 18. С. 12-18.
5. Стоколяс В. С. Ефективність транспортної логістики як складової логістичної системи. Ефективна економіка. 2014. № 7. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=3216>
6. Лук'янова О.М., Кривцун Д.Ю. Світовий досвід та перспективи розвитку транспортно-логістичної системи України. Економіка і суспільство. 2018. Випуск 18. С. 166-172.
7. Ільченко Н.Б., Кулік А.В. Розвиток транспортно-логістичної системи в Україні. Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія економіка і управління. 2019. Том 30 (69). № 5. С. 42-50.
8. Бобиль В. В., Культенко В. В. Удосконалення логістичного механізму АТ "Укрзалізниця" в умовах реформування галузі. Економіка та держава. 2020. № 5. С. 32-36.
9. Копитко В.І., Копитко О.В. Сучасні тенденції розвитку логістики на ринку залізничних перевезень. Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво. 2020. № 2 (113). С. 55-59.
10. Офіційний сайт Державної служби статистики. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
11. Корінь М.В., Кузьменко А.В. Концептуальні основи формування маркетинго-логістичного накопичувально-розвантажувального центру на підприємствах залізничного транспорту України. Глобальні та національні проблеми економіки. Електронне наукове видання. 2018. Вип. 23. С. 379–385.

### **References**

1. Lyfar, V.V. (2017). Development of transport logistics in the regional system of commodity flows servic. Маркетинг і менеджмент інновацій, 2017, No 4. С. 176 – 187.
2. Машканцева С. О. Транспортно-логістична система регіону: стан і перспективи функціонування. Український журнал прикладної економіки. Том 4. №3. С. 324–329.
3. Яцюта О. Транспортно-логістична система України в умовах європейської інтеграції. Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право. 2016. № 3. С. 89-99.
4. Грицина Л.А., Кошівська М.В. Сучасний стан та перспективи розвитку транспортної логістики в Україні. Інфраструктура ринку. 2018. Випуск 18. С. 12-18.
5. Stokolias, V. S. (2014). The efficiency of transport logistics as part of the logistics system Ефективність транспортної логістики як складової логістичної системи. Ефективна економіка. № 7. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=3216>
6. Lukanova, O.M., Krivtsun, D.U. (2018). World experience and prospects for development of the transport-logistics system of Ukraine. Економіка і суспільство. Випуск 18. С. 166-172.
7. Ilchenko, N.B., Kulik, A.V. (2019). Development of transport and logistics system in Ukraine. Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія економіка і управління. Том 30 (69). № 5. С. 42-50.
8. Bobyl, V. V., Kultenko V. V. (2020). Improvement of the logistic approach of jsc "Ukrzaliznitsa" in the conditions of reforming the sector. Економіка та держава. № 5. С. 32-36.
9. Kopytko, V.I., Kopytko, O.V. (2020). Modern trends of logistics development on the railway market. Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво. № 2 (113). С. 55-59.
10. Official site of the State Statistics Service (2020). URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
11. Korin, M.V., Kuzmenko, A.V. (2018) Kontseptualni osnovy formuvannia marketynho-lohistychnoho nakopychualno-rozvantazhualnoho tsentru na pidpriemstvakh zaliznychnoho transportu Ukrainy. [Conceptual bases of formation of marketing-logistic storage and unloading center at the enterprises of railway transport of Ukraine]. Global and national problems of economy. Electronic scientific publication, Vol. 23. pp. 379–385.

**Стаття надійшла до редакції 18.06.2021 р.**