

**Остапюк Б.Я.***к.е.н., докторант кафедри економіки та управління  
виробничим і комерційним бізнесом,**Український державний університет залізничного транспорту***Ostapjuk Boris***Ukrainian State University of Railway Transport*

## ПРОБЛЕМИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ МІЖНАРОДНОЇ ТОРГОВЕЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОЇ ІНТЕГРАЦІЇ

### PROBLEMS OF FUNCTIONING RAILWAY TRANSPORT IN UKRAINE IN THE CONTEXT OF INTERNATIONAL TRADE AND ECONOMIC INTEGRATION

**Анотація.** У статті визначено, що залізничний транспорт як ключова галузь національної транспортної системи поступово втрачає свої позиції на міжнародному ринку транспортно-логістичних послуг, що негативно відображається як на обсягових та якісних показниках його діяльності, так і на рівні економічного та соціального розвитку країни загалом. Розглянуто базовий та оптимістичний сценарії розвитку АТ «Укрзалізниця», які визначено стратегією його розвитку. Проаналізовано процеси європейської та євроатлантичної інтеграції України, зокрема у сфері залізничного транспорту, і відповідність темпів їх практичного втілення взятим зобов'язанням за міжнародними угодами. Досліджено сучасний стан та тенденції здійснення лібералізації ринку залізничних перевезень і перспективи її практичної реалізації. З'ясовано внутрішні проблеми функціонування вітчизняного залізничного транспорту, які здійснюють негативний вплив на його стан і стримують його сталий розвиток. Уточнено пріоритетні завдання щодо забезпечення сталого розвитку залізничного транспорту.

**Ключові слова:** залізничний транспорт, проблеми функціонування, міжнародна торговельно-економічна інтеграція, реформування, лібералізація, пріоритетні завдання.

**Постановка проблеми.** В умовах поглиблення міжнародної торговельно-економічної інтеграції країн і активізації процесів інтернаціоналізації бізнесу посилюється роль

національної транспортної системи, яка виступає важливим елементом забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків країни, здійснюючи перевезення товарів та послуг і переміщення населення. Проте, незважаючи на надзвичайно вигідне геоекономічне та геополітичне становище і розвиненість транспортної інфраструктури України, нині державою не використовується належним чином її транзитний потенціал. Зокрема, в останні роки відбувається зниження обсягів транзитних та експортно-імпортних перевезень.

Залізничний транспорт, який посідає ключове місце в національній транспортній системі, поступово втрачає свої позиції на міжнародному ринку транспортно-логістичних послуг. Так, якщо в 2008 р. тарифний вантажообіг залізничного транспорту становив 257,01 млрд. ткм, то в 2018 р. – 186,34 млрд. ткм (зниження на 27,5%), у т.ч.: транзит характеризується найбільш значним падінням, зокрема в 2008 р. його значення становило 69,2 млрд. ткм, а в 2018 р. – 17,45 млрд. ткм (зниження майже в чотири рази); експорт у 2008 р. становив 77,48 млрд. ткм, а в 2018 р. – 76,66 млрд. ткм (зниження на 1,1%); імпортні перевезення дещо поліпшилися: якщо в 2008 р. вони становили 17,35 млрд. ткм, то в 2018 р. – 23,85 млрд. ткм (зростання на 37,5%) [1]. У зв'язку з послабленням конкурентних

позицій та місця вітчизняного залізничного транспорту в системі транспортного забезпечення міжнародних торговельно-економічних відносин і погіршення обсягових та якісних показників його функціонування великого значення набуває ґрунтовне дослідження проблем діяльності залізничного транспорту на сучасному етапі і визначення напрямів забезпечення його сталого розвитку в контексті міжнародної торговельно-економічної інтеграції.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Вивченню сучасного стану і проблем функціонування вітчизняного залізничного транспорту та визначенню перспективних напрямів забезпечення його розвитку присвячено наукові праці широкого кола вчених, серед яких: В.Л. Дикань, Г.Д. Ейтутіс, Ю.В. Єлагін, Н.Є. Каличева, М.В. Корінь, В.О. Овчиннікова, І.В. Токмакова та ін. [2-9].

**Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми.** Попри значний внесок учених, що займаються дослідженням проблематики функціонування залізничного транспорту, сьогодні потребують додаткового вивчення сучасні проблеми розвитку залізничного транспорту в умовах розбудови конкурентного ринку залізничних перевезень і загалом структурно-організаційної трансформації галузі.

**Мета статті.** Головною метою цієї роботи є дослідження проблематики функціонування залізничного транспорту і визначення пріоритетних завдань щодо забезпечення його сталого розвитку в контексті міжнародної торговельно-економічної інтеграції України.

**Виклад основного матеріалу.** Стратегія розвитку АТ «Укрзалізниця» на 2019–2023 рр. містить два можливих сценарії подальшого функціонування залізничного транспорту: базовий та оптимістичний. Відповідно до базового сценарію розвитку АТ «Укрзалізниця», прогнозується зростання обсягів перевезень залізничного транспорту, зокрема до 2023 р. планується нарощення обсягів імпорتنих перевезень на 6,4%, до 2030 р. – на 24,5% (порівняно з фактичним рівнем 2018 р.); експортних перевезень – на 10,6% і 26,2%, а також прогно-

зується падіння транзиту на 18,3% і 21,3% відповідно. Стосовно оптимістичного сценарію розвитку залізничного транспорту, варто вказати, що загалом планується нарощення обсягів перевезень вантажів залізничним транспортом, зокрема прогнозується зростання експорту на 29,1% у 2023 р. і на 73,5% у 2030 р. (порівняно з фактичним рівнем 2018 р.) і транзиту на 0,7% та 5,2% відповідно. Щодо імпорتنих перевезень, то заплановано їх зниження у 2023 р. на 2,6% і збільшення в 2030 р. на 16,7% [10].

Поліпшення обсягових показників діяльності залізничного транспорту, зокрема за такими видами сполучення, як імпорт, експорт та транзит, значною мірою залежить від поглиблення європейської та євроатлантичної інтеграції України, пріоритетні напрями та завдання якої розкрито в Угоді про асоціацію між Українською державою та ЄС. Сьогодні прогрес виконання зобов'язань, визначених цією угодою у сфері транспорту, оцінюють у 24%. Серед основних досягнень України у цьому напрямі визначають: схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 р. і Державної програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 р.; розроблення євроінтеграційних законопроектів щодо залізничного транспорту; включення України до індикативних мап TEN-T тощо. Однак експертами відзначається й низка слабких місць, зокрема: Верховною Радою України не прийнято базові євроінтеграційні законопроекти у зв'язку з низьким рівнем парламентсько-урядової взаємодії та відсутністю інклюзивного діалогу з бізнесом; проблемним питанням залишається фінансування заходів тощо. Подальші кроки щодо поліпшення інтеграції транспорту в систему світових транспортно-логістичних комунікацій мають стосуватися: збільшення транзитних, внутрішніх і міжнародних вантажних перевезень, поглиблення інтеграції до європейських ланцюгів постачання через поліпшення транспортних зв'язків та сумісності транспортних систем; забезпечення розвитку української транспортної мережі у форматі інтегрованих транспортних коридорів завдяки включенню України до TEN-T тощо [11].

Однією з важливих ініціатив щодо поглиблення інтеграції залізничного транспорту до світової транспортно-логістичної системи є запровадження нової моделі ринку залізничних перевезень, аналогічної європейським залізницям, і запровадження безпосередньо приватної локомотивної тяги. Дане питання тривалий час обговорювалося як на рівні української залізниці, так і державному рівні, оскільки здійснення таких змін несе низку загроз та ризиків стабільному функціонуванню вітчизняної залізничної системи. У кінцевому підсумку Указом Президента України визначено до кінця року необхідність створення умов для функціонування конкурентного ринку залізничних перевезень в Україні та підвищення ефективності управління, вдосконалення організаційно-правових та економічних засад ринку залізничних перевезень, поліпшення якості та доступності послуг перевезень залізничним транспортом; створення та функціонування державного колегіального органу, який здійснює державне регулювання у сфері транспорту; затвердження плану реструктуризації АТ «Українська залізниця» і забезпечення оновлення його локомотивного парку тощо [12].

Експерти зазначають, що здійснення лібералізації ринку залізничних перевезень за європейською моделлю реструктуризації залізниць потребує впровадження спільних принципів функціонування ринку залізничних перевезень: наявність незалежного оператора залізничної інфраструктури, який відповідатиме за якість залізничної мережі та пропускну спроможність; запровадження конкуренції на ринку залізничних перевезень вантажів та пасажирів; наявність незалежного регулятора залізничного транспорту, який затверджуватиме тарифи на доступ до інфраструктури, забезпечуватиме рівний доступ до неї всіх операторів залізничного транспорту; наявність незалежного органу безпеки на залізничному транспорті, який визначатиме вимоги до перевізників, перевірятиме відповідність цим вимогам та видаватиме ліцензії на здійснення перевезень тощо.

Ситуація ускладнюється й наявністю низки невіршених внутрішніх протиріч

функціонування залізничного транспорту. Анонсовані стратегії розвитку та програми реформування вітчизняного залізничного транспорту так і не було виконано. Зокрема, у рамках реалізації програми реформування залізничної галузі на період 2009–2019 рр., фактичне виконання якої мало завершитися у цьому році, основне завдання щодо перетворення АТ «Укрзалізниця» з регіональної структури у вертикально інтегровану компанію з поділом її видів діяльності за бізнес-вертикалями так і не виконано. Нині фактично зареєстровано лише філію «Пасажирська компанія». Так, наприклад, у звіті Міністерства інфраструктури України про результати виконання програми за 2014 р. вказано на те, що більшість із запланованих завдань не було виконано. Зокрема, було заплановано прийняття п'яти нормативно-правових актів, спрямованих на вдосконалення законодавства у сфері залізничного транспорту, фактично ж було схвалено лише два. Інші завдання, орієнтовані на формування вертикально інтегрованої системи господарського управління залізничним транспортом, утворення логістичного центру і розвиток мережі логістичних комплексів, запровадження ведення обліку доходів, витрат і фінансових результатів за видами господарської діяльності, удосконалення системи оцінки господарської діяльності у цій сфері, а також поліпшення роботи технічних, прикордонних і припортових залізничних станцій, залишилися невиконаними. При цьому варто вказати на той факт, що запланований обсяг фінансування заходів із виконання відповідної програми на 2014 р. становив 101,78 млн. грн, а фактично виділено коштів у рази менше – 10,39 млн. грн (майже в 10 разів) [14].

Обмеженість власних фінансових ресурсів і відсутність державної фінансової підтримки розвитку залізничної галузі зумовили поглиблення багатьох проблем, таких як фізична та моральна зношеність рухомого складу, скорочення локомотивного та вагонного парку, погіршення технічного стану залізничної інфраструктури. Станом на кінець вересня 2019 р. реконструкції та капітально-відновлювальних робіт потребували

понад 30% головних колій (5 936,6 км – капітального ремонту, 2 405,1 км – реконструкції) і 14% станційних та спеціальних колій (1 734,4 км). Понад 40% вагонного парку АТ «Укрзалізниця» перебуває в неробочому стані (43 154 од.). Майже повністю вичерпано технічний ресурс за такими типами вагонів, як цистерни восьмивісні (99,5%), вагони-термоси (97,7%), автомобілевози (91,8%), транспортери (84,6%), мінераловози (78,5%). Перебуває в неробочому стані 59,0% цистерн, 58,1% рефрижераторів, 44,8% критих вагонів, 43,5% люкових напіввагонів, 52,1% інших типів вагонів [15]. Загалом рівень зносу вантажних вагонів становить 92,72%, у т.ч. найбільший ступень зношеності характерний для таких типів вагонів, як: мінераловози – 99,99%, цементовози – 97,28%, зерновози – 96,68%, обкотишовози – 94,16%, криті вагони – 93,05% тощо [16]. Стан локомотивного парку також є досить критичним, зокрема рівень зносу магістральних тепловозів сягає 99,4%, маневрових тепловозів – 91,3%, магістральних електровозів – 71,6%. Майже 40% локомотивів є непридатними для використання. Так, наприклад, із 609 вантажних тепловозів 393 од. є несправними або знаходиться на ремонті, з 1 149 вантажних електровозів – 389 од. [17; 18]. Зношеність об'єктів залізничної інфраструктури також сягає високої позначки, зокрема високим рівнем зносу характеризуються об'єкти електропостачання і сигналізації, централізації та блокування: 72,5% тягових підстанцій експлуатуються понад 40 років, 42,8% вимикачів постійного і змінного струму, 47,3% опор контактної мережі, 56,5% перетворювальних агрегатів на підстанціях постійного струму вичерпали нормативний термін використання. Окрім того, 4 339 стрілочних переводів укладено з порушенням технічних умов; 150 723 тис. шт. рейок є дефектними, 244 км головних колій – із кущою непридатністю дерев'яних шпал. Також слід відзначити критичний стан ремонтної бази, засобів діагностики і ремонту: рівень зносу колійної техніки – 78%, самохідного рухомого складу – 40%, діагностичних вагонів для випробування мережі – 100% [7].

За останні п'ять років динаміка фінансових результатів діяльності АТ «Укрзалізниця» була невтішною: 2014–2016 рр. виявилися для товариства збитковими – 15 443,8 млн. грн, 16 781,92 млн. грн, 7 322,04 млн. грн відповідно; у 2017–2018 рр. товариство отримало прибуток у розмірі 114,5 млн. грн і 203,9 млн. грн відповідно. Як результат, обсяги капітального інвестування АТ «Укрзалізниця» не відповідали реальним потребам оновлення та модернізації рухомого складу і залізничної інфраструктури: у 2014 р. розмір капітальних інвестицій становив 3 508,4 млн. грн, у 2015 р. – 4 500,4 млн. грн, у 2016 р. – 6 885,8 млн. грн, у 2017 р. – 10 904,1 млн. грн, у 2018 р. – 16 590,3 млн. грн. Слід указати, що минулий 2018 р. ознаменувався найвищим рівнем інвестиційного забезпечення товариства, зокрема вдалося придбати 15 од. тягового вантажного рухомого складу, 450 вантажних та вісім пасажирських вагонів, виготовити на власних виробничо-ремонтних потужностях 2 901 вантажний вагон; модернізувати 65 локомотивів, 35 од. моторвагонного рухомого складу, 6 021 вантажний та 118 пасажирських вагонів; виконати капітальний ремонт 50 од. тягового рухомого складу та 37 секцій моторвагонного рухомого складу, 1 170 вантажних вагонів; виконати роботи на об'єктах капітального будівництва, зокрема в рамках будівництва Бескидського тунелю, і здійснити роботи з реконструкції колії, переїздів, стрілочних переводів, штучних споруд та земельного полотна, заміни стрілок новими тощо [19; 20].

Зважаючи на вищесказане, слід відзначити, що нині для поліпшення транспортного обслуговування процесів міжнародної торговельно-економічної інтеграції країни і поглиблення співпраці залізничного транспорту з міжнародними транспортно-логістичними операторами потребує вирішення низка важливих завдань, пов'язаних, насамперед, із поліпшенням технічного стану рухомого складу і експлуатаційних характеристик залізничного полотна та інших об'єктів інфраструктури залізничного транспорту; інноваційним оновленням і підвищенням техніко-технологічного рівня виробничо-ремонтної бази АТ «Укрзалізниця» і налагодженням

спільного виробництва зі світовими лідерами в галузі залізничного машинобудування; оптимізацією керівного складу і загалом переглядом кадрової політики товариства; формуванням нової моделі взаємовідносин учасників перевізного процесу і забезпеченням їх рівноправного доступу до магістральних колій; розробленням політики управління непрофільними активами; удосконаленням системи управління безпекою й охороною праці у галузі; розробленням організаційно-економічного забезпечення управління інвестиційним забезпеченням; формуванням політики управління економічною безпекою залізничного транспорту тощо. При цьому ключовим завданням у процесі формування нового конкурентного ринку залізничних перевезень є здійснення організаційного та фінансового розподілу АТ «Укрзалізниця» на окремі компанії за видами діяльності й удосконалення тарифної політики з метою формування ринково обґрунтованого тарифу за користування залізничною інфраструктурою з урахуванням інвестиційного складника щодо її поточного утримання та інноваційного оновлення.

**Висновки і пропозиції.** Встановлено, що залізничний транспорт, який посідає ключове місце в національній транспортній системі, поступово втрачає свої позиції на міжнародному ринку транспортно-логістичних послуг, що відображається, насамперед, у зниженні обсягів транзитних, експортних та імпорتنних перевезень вітчизняним залізничним транспортом. Розглянуто сценарії розвитку АТ «Укрзалізниця», визначені діючою стратегією його розвитку. Досліджено особливості протікання процесів європейської та євроатлантичної інтеграції України, зокрема у сфері залізничного транспорту. Виявлено сучасні тенденції здійснення лібералізації ринку залізничних перевезень з урахуванням європейських моделей її практичного впровадження. З'ясовано системні внутрішні проблеми функціонування вітчизняного залізничного транспорту, які значно стримують забезпечення його сталого розвитку. Уточнено пріоритетні завдання, на яких має бути сконцентрована увага під час розроблення та впровадження політики

сталого розвитку залізничного транспорту. Як подальший напрям наукового дослідження визначено формування концептуального базису забезпечення сталого розвитку залізничного транспорту в контексті міжнародної торговельно-економічної інтеграції України.

### Література:

1. Довідник основних показників роботи регіональних філій АТ «Укрзалізниця» (2003–2018 роки). АТ «Укрзалізниця»: вебсайт. URL : <https://www.uz.gov.ua/> (дата звернення: 10.12.2019).
2. Дикань В.Л. Індустріально-інноваційні центри як основа технологічного розвитку українських залізниць. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2017. № 58. С. 7-9.
3. Дикань В.Л., Обруч А.В. Україна в глобальній миротехнологічній системі: особливості і наслідки державної економічної політики. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2017. № 59. С. 11–19.
4. Ейтутіс Г.Д., Веприцький Р.С., Артем'єва С.В. Аналіз та оцінка обсягів транзитних перевезень залізничним транспортом України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2018. № 62. С. 53–63.
5. Єлагін Ю.В., Брильов Д.І., Зубарева Л.А. Реформування «Укрзалізниця»: стан і особливості. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2018. № 63. С. 75–82.
6. Каличева Н.Є. Теоретико-методологічні засади забезпечення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту в умовах трансформації бізнес-середовища : автореф. дис. ... д-ра екон. наук : 08.00.04 ; Український державний університет залізничного транспорту. Харків, 2019. 43 с.
7. Корінь М.В. Теоретико-методологічні аспекти розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва : автореф. дис. ... д-ра екон. наук : 08.00.03 ; Український державний університет залізничного транспорту. Харків, 2019. 43 с.
8. Овчиннікова В.О. Теоретико-методологічні аспекти стратегічного управління розвитком залізничного транспорту України : дис. ... д-ра екон. наук : 08.00.03 ; Український державний університет залізничного транспорту. Харків, 2018. 517 с.
9. Токмакова І.В. Забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту України : монографія. Харків : УкрДУЗТ, 2015. 403 с.
10. Стратегія АТ «Укрзалізниця» на 2019–2023 роки. АТ «Укрзалізниця»: вебсайт. URL : <https://uz.gov.ua/> (дата звернення: 12.12.2019).
11. Європейська та євроатлантична інтеграція: transition book 2019. *Урядовий портал*: вебсайт. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/17-presentation-2019/8.2019/transition-book-final-stisnuto.pdf> (дата звернення: 15.12.2019).
12. Про невідкладні заходи з проведення реформ та зміцнення держави : Указ Президента України № 837/2019. URL : <https://www.president.gov.ua/documents/8372019-30389> (дата звернення: 15.12.2019).
13. Лібералізація ринку залізничних перевезень в Україні. Уроки країн Європейського Союзу : аналітична записка. *Центр економічної стратегії* : вебсайт. URL : <https://ces.org.ua/> (дата звернення: 17.12.2019).
14. Звіт про результати виконання Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010–2019 роки у 2014 році. *Міністерство інфраструктури України* : вебсайт. URL : <https://mtu.gov.ua/news/98.html> (дата звернення: 17.12.2019).

15. Філія «ГІОЦ» АТ «Укрзалізниця»: набори даних. *Портал відкритих даних* : вебсайт. URL : <https://data.gov.ua/organization/filii-hiots-pat-ukrzaliznytsia> (дата звернення: 20.12.2019).
16. Швець А.О. Аналіз засобів проектування та методів удосконалення конструкцій вантажного рухомого складу. *Вісник Сертифікації залізничного транспорту*. 2018. № 02(48). С. 61–73.
17. Стало известно точное количество локомотивов «Укрзалізниця» и сколько из них на ходу (инфографика). *Центр транспортних стратегій* : вебсайт. URL : [https://cfts.org.ua/news/2018/09/30/stalo\\_izvestno\\_tochnoe\\_kolichestvo\\_lokomotivov\\_ukrzaliznytsi\\_i\\_skolko\\_iz\\_nikh\\_na\\_khodu\\_infografika\\_49703](https://cfts.org.ua/news/2018/09/30/stalo_izvestno_tochnoe_kolichestvo_lokomotivov_ukrzaliznytsi_i_skolko_iz_nikh_na_khodu_infografika_49703) (дата обращения: 22.12.2019).
18. Какой будет «Укрзалізниця», если все пойдет по плану. *Экономическая правда* : вебсайт. URL : <https://www.epravda.com.ua/rus/publications/2019/12/24/655046/> (дата обращения: 22.12.2019).
19. Звіт роботи Міністерства інфраструктури України за 2017 рік. *Міністерство інфраструктури України* : вебсайт. URL : <https://mtu.gov.ua/news/29418.html> (дата звернення: 20.12.2019).
20. Інтегрований звіт АТ «Укрзалізниця» за 2018 рік. *АТ «Укрзалізниця»* : вебсайт. URL : <https://www.uz.gov.ua/> (дата звернення: 15.12.2019).

### References:

1. *JSC “Ukrzaliznytsya”* (2019) Dovidnyk osnovnykh pokaznykiv roboty rehionalnykh filii АТ «Ukrzaliznytsia» (2003-2018 roky) [Directory of key performance indicators of regional branches of JSC “Ukrzaliznytsia” (2003-2018)]. Available at: <https://www.uz.gov.ua/> (accessed 10 December 2019).
2. Dykan V.L. (2017) Industrialjno-innovacijni centry jak osnova tekhnologichnogo rozvytku ukrainsjkykh zaliznycj [Industrial and innovative centers as the basis of technological development of Ukrainian Railways]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, vol. 58, pp. 7-9.
3. Dykan V.L., Obruch H.V. (2017) Ukraina v global'noy miro-sisteme: osobnosti i posledstviya gosudarstvennoy ekonomicheskoy politiki [Ukraine in the global world system: features and consequences of state economic policy]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, vol. 59, pp. 11–19.
4. Eitutis H.D., Veprytskyi R.S., Artemieva S.V. (2018) Analiz ta otsinka obsiahiv tranzytynykh perevezhen zaliznychnym transportom Ukrainy [Analysis and estimation of volumes of transit transportations by railway transport of Ukraine]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, vol. 62, pp. 53–63.
5. Yelahin Yu.V., Brylov D.I., Zubarieva L.A. (2018) Reformuvannia Ukrzaliznytsi: stan i osoblyvosti [Reformation of Ukrzaliznytsia: state and features]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, vol. 63, pp. 75–82.
6. Kalycheva N.Ye. (2019) Teoretyko-metodolohichni zasady zabezpechennia konkurentospromozhnosti pidpriemstv zaliznychnoho transportu v umovakh transformatsii biznes-sere-dovyshcha [Theoretical and methodological bases of ensuring the competitiveness of railway transport enterprises in the conditions of transformation the business environment] (Doctor’s Thesis), Kharkiv: Ukrainian State University of Railway Transport.
7. Korin M.V. (2019) Teoretyko-metodolohichni aspekty rozvytku infrastruktury zaliznychnoho transportu v umovakh transkordon-noho spivrobitnytstva [Theoretical and methodological bases of ensuring the competitiveness of railway transport enterprises in the conditions of transformation the business environment] (Doctor’s Thesis), Kharkiv: Ukrainian State University of Railway Transport.
8. Ovchynnikova V.O. (2018) Teoretyko-metodolohichni aspekty stratehichnogo upravlinnia rozvytkom zaliznychnoho transportu Ukrainy [Theoretical and methodological aspects of strategic management of railway transport development in Ukraine] (Abstract of Doctor’s dissertation), Kharkiv: Ukrainian State University of Railway Transport.
9. Tokmakova I.V. (2015) *Zabezpechennia harmonijnoho rozvytku zaliznychnoho transportu Ukrainy* [Ensuring the harmonious development of railway transport in Ukraine]. Kharkiv USURT. (in Ukrainian)
10. *JSC “Ukrzaliznytsya”* (2019) Stratehiia АТ «Ukrzaliznytsia» na 2019-2023 roky [The strategy of JSC “Ukrzaliznytsya” for the years 2019-2023]. Available at: <https://uz.gov.ua/> (accessed 12 December 2019).
11. *Government portal* (2019) Yevropeiska ta yevroatlantychna intehtratsiia: transition book 2019 [European and Euro-Atlantic integration: transition book 2019]. Available at: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/17-presentation-2019/8.2019/transition-book-final-stisnuto.pdf> (accessed 15 December 2019).
12. *President of Ukraine* (2019) Pro nevidkladni zakhody z provedennia reform ta zmitsnennia derzhavy [On urgent measures to implement reforms and strengthen the state]. Available at: <https://www.president.gov.ua/documents/8372019-30389> (accessed 15 December 2019).
13. *Center for economic strategy* (2019) Liberalizatsiia rynku zaliznychnykh perevezhen v Ukraini. Uroky krain Yevropeiskoho Soiuzu: analitychna zapyska [Liberalization of the railway transport market in Ukraine. Lessons from the European Union: an analytical note]. Available at: <https://ces.org.ua/> (accessed 17 December 2019).
14. *Ministry of infrastructure of Ukraine* (2015) Zvit pro rezultaty vykonannia Derzhavnoi tsilovoi prohramy reformuvannia zaliznychnoho transportu na 2010-2019 roky u 2014 rotsi [Report on the results of the State target program of railway transport reform for 2010-2019 in 2014]. Available at: <https://mtu.gov.ua/news/98.html> (accessed 17 December 2019).
15. *Open data portal* (2015) Filii «HIOTs» АТ «Ukrzaliznytsia»: nabory danykh [The branch “Main information and computing centre” JSC “Ukrzaliznytsya”: datasets]. Available at: <https://data.gov.ua/organization/filii-hiots-pat-ukrzaliznytsia> (accessed 20 December 2019).
16. Shvets A.O. (2018) Analiz zasobiv proektuvannia ta metodiv udoskonalennia konstruktсии vantazhnogo rukhomoho skladu [Analysis of design tools and methods for improving the structures of freight rolling stock]. *Visnyk Sertyfikatsii zaliznychnoho transportu*, vol. 02 (48), pp. 61–73.
17. *Center for transport strategies* (2018) Stalo izvestno tochnoe kolichestvo lokomotivov «Ukrzaliznytsi» i skol'ko iz nikh na khodu (infografika) [It became known the exact number of locomotives “Ukrzaliznytsya” and how many of them on the move (infographic)]. Available at: [https://cfts.org.ua/news/2018/09/30/stalo\\_izvestno\\_tochnoe\\_kolichestvo\\_lokomotivov\\_ukrzaliznytsi\\_i\\_skolko\\_iz\\_nikh\\_na\\_khodu\\_infografika\\_49703](https://cfts.org.ua/news/2018/09/30/stalo_izvestno_tochnoe_kolichestvo_lokomotivov_ukrzaliznytsi_i_skolko_iz_nikh_na_khodu_infografika_49703) (accessed 22 December 2019).
18. *Economic truth* (2019) Kakoy budet «Ukrzaliznytsya», esli vse poydet po planu [What will be “Ukrzaliznytsya”, if everything goes according to plan]. Available at: <https://www.epravda.com.ua/rus/publications/2019/12/24/655046/> (accessed 22 December 2019).
19. *Ministry of infrastructure of Ukraine* (2018) Zvit roboty Ministerstva infrastruktury Ukrainy za 2017 rik [Report of the Ministry of infrastructure of Ukraine for 2017]. Available at: <https://mtu.gov.ua/news/29418.html> (accessed 20 December 2019).
20. *JSC “Ukrzaliznytsya”* (2019) Intehrovanyi zvit АТ «Ukrzaliznytsia» 2018 rik [Integrated report of JSC “Ukrzaliznytsia” 2018]. Available at: <https://uz.gov.ua/about/investors/> (accessed 15 December 2019).

**Аннотация.** В статье определено, что железнодорожный транспорт как ключевая отрасль национальной транспортной системы постепенно теряет свои позиции на международном рынке транспортно-логистических услуг, что негативно отражается как на объемных и качественных показателях его деятельности, так и на уровне экономического и социального развития страны в целом. Рассмотрены базовый и оптимистический сценарии развития АО «Укрзалізниця», которые определены стратегией его развития. Проанализированы процессы европейской и евроатлантической интеграции Украины, в частности в сфере железнодорожного транспорта, и соответствие темпов их практического воплощения взятым обязательствам по международным соглашениям. Исследованы современное состояние и тенденции осуществления либерализации рынка железнодорожных перевозок и перспективы ее практической реализации. Выявлены внутренние проблемы функционирования отечественного железнодорожного транспорта, которые оказывают негативное влияние на его состояние и сдерживают его устойчивое развитие. Уточнены приоритетные задачи по обеспечению устойчивого развития железнодорожного транспорта.

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт, проблемы функционирования, международная торгово-экономическая интеграция, реформирование, либерализация, приоритетные задачи.

**Summary.** With the deepening of international trade and economic integration of countries and the intensification of business internationalization processes, the role of the national transport system, which is an important element of ensuring the country's foreign economic relations, carrying out the transportation of goods and services and the movement of population, is growing. However, despite the extremely favorable geo-economic and geopolitical situation and the development of Ukraine's transport infrastructure, the state is not currently using its transit potential properly. In particular, in recent years there has been a decrease in the volume of transit and export-import traffic. The article determines that railway transport as a key branch of the national transport system is gradually losing its position in the international market of transport and logistics services, which has a negative impact on the volume and quality indicators of its activities, as well as on the level of economic and social development of the country as a whole. The basic and optimistic scenarios of development of JSC "Ukrzaliznytsia", which are determined by the strategy of its development, are considered. The article analyzes the processes of European and Euroatlantic integration of Ukraine, in particular in the field of railway transport and the compliance of the pace of their practical implementation with the obligations under international agreements. The current state and trends in the implementation of liberalization of the railway transport market and the prospects for its practical implementation are studied. The internal problems of functioning of the domestic railway transport, which have a negative impact on its condition and hinder its sustainable development, have been clarified. It is established that the limited financial resources and the lack of state financial support for the development of the railway industry caused the deepening of many problems, in particular such as: physical and moral deterioration of rolling stock, reduction of locomotive and wagon fleet, deterioration of the technical condition of the railway infrastructure. The priorities for ensuring sustainable development of railway transport have been clarified.

**Keywords:** railway transport, problems of functioning, international trade and economic integration, reform, liberalization, priorities.