



УДК 656.2(477)

PROBLEMS AND PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF THE RAILWAY INDUSTRY IN CURRENT CONDITIONS

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Malishevska A.S. /Малішевська А.С.*s.t.s. as, prof.,/ к.т.н., доц.*

ORCID :0000-0002-4780-7691

Mashoshyna T.V./Машошина Т.В.*s.t.s. as, prof.,/ к.е.н., доц*

ORCID:0000-0002-0320-3159

Troinikova O.M./Тройнікова О.М.*s.t.s. as, prof.,/ к.е.н., доц*

ORCID: 0000-0001-9599-5204

Ukrainian State University of Railway Transport,

Kharkiv, Feuerbacha 7, 65001

Український державний університет залізничного транспорту

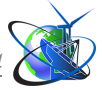
Харків, Феєрбаха 7,65001

Анотація. У статті досліджено проблеми та перспективи розвитку залізничної галузі в умовах оновленої транспортної стратегії. Розглянуто основні напрями розвитку: фінансування, євроінтеграція, реформування(анбандлінг), інклюзивність пасажирських перевезень, людський потенціал.

Ключові слова: транспортна стратегія, напрями розвитку, фінансування, євроінтеграція, реформування, інклюзивність, людський потенціал.

Вступ.

Залізничний транспорт є одним із ключових елементів транспортної системи України, що наразі задовольняє лише базові потреби населення та економіки у перевезеннях. Економічні наслідки війни виходять далеко за межі фізичних руйнувань, а саме вони охоплюють зниження інвестиційної привабливості, деградацію інфраструктури, порушення логістичних ланцюгів. Особливої уваги потребує фінансове забезпечення критичної інфраструктури, зокрема транспортної, без якої неможливо реалізувати стратегії економічного зростання та інтеграцію у світову економіку. Залізничний транспорт у цьому контексті є одним із ключових об'єктів відновлення, адже він забезпечує мобільність ресурсів, населення та товарів, сприяє регіональному розвитку і є основою логістичної системи держави.



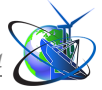
Основний текст.

У 2017 році було розроблено Національну транспортну стратегію України, яка визначила основні напрями розвитку транспортної галузі, з огляду на нові виклики, стратегію було оновлено з орієнтиром реалізації до 2030 року.

З набуттям Україною статусу кандидата на вступ до ЄС ще більше актуалізується потреба гармонізації транспортної галузі з пріоритетами та цілями Європейського зеленого курсу в секторі транспорту і мобільності, що вимагає наявності достатніх організаційних, кадрових і матеріальних ресурсів та належного правового регулювання. [1]

Залізнична інфраструктура України є ключовим елементом транспортної системи країни, забезпечуючи понад 82% вантажних перевезень та 36% пасажирських. Ще до повномасштабного вторгнення галузь характеризувалася високим рівнем фізичного та морального зносу основних фондів, хронічним недофінансуванням та відставанням від європейських стандартів. Воєнні дії лише поглибили ці проблеми, що призвело до масштабних руйнувань колій, станцій, електротяги, об'єктів сигналізації та зв'язку. У 2025 році залізницею було забезпечено близько 58% вантажообігу країни (без урахування тимчасово окупованих територій) та близько 40% пасажирообігу всіма видами транспорту [2,3]. В загальному вигляді перспективи розвитку українських залізниць можна визначити за п'ятьма напрямками. Першим з яких є забезпечення фінансовими ресурсами та їх джерела. Так, за оцінками Світового Банку масштаб руйнувань є безпрецедентним- з загальної мережі в 19 787 км колій пошкоджено або зруйновано 9 846 км, що становить близько 50% від загальної довжини. Фінансові потреби у відновленні залізниці охоплюють не лише ремонт, а й модернізацію для інтеграції в європейські коридори TEN-T, електрифікацію та цифризацію. За даними RDNA4, фінансові потреби на 10 років з 2025 по 2035 рік становлять еквівалент 17,2 млрд дол. США. Так, 40% фінансових потреб припадає на колії та мости, 30% на станції, 20% на тягу та 10% на модернізацію.

У 2025 році пріоритетними напрямками було деблокування логістики з ЄС, включаючи перехід на колію 1435 мм на окремих прикордонних ділянках.



Загальні потреби зросли на 15% порівняно з оцінкою RDNA3 через атаки 2024-2025 років [4,5]. Одним з механізмів, що здатні забезпечити фінансування, є створення державних фондів у складі спеціального фонду державного бюджету, але на жаль залізничний та морський транспорт поки що таких фондів не мають, і їх створення не передбачено.[1]

Фінансування стратегічних та програмних документів, інших заходів, що визначені операційними планами заходів з реалізації Стратегії, можливо здійснювати за рахунок коштів, передбачених у рамках реалізації пропозиції Європейської Комісії щодо Регламенту Європейського Парламенту та Ради Європейського Союзу про створення Українського фонду, зокрема за рахунок 350 млн євро, передбачених Планом України.

Фінансування відновлення Укрзалізниці є комбінованим: держбюджет компенсує PSO, тобто пасажирські перевезення, додатково передбачено фінансування з резервного фонду. Міжнародні джерела включають ЄБРР з загальним обсягом 850 млн євро з 2022 року, з яких 300 млн євро у 2024 році спрямовано на закупівлю 40 електровозів. ЄІБ надав 150 млн євро на прикордонну інфраструктуру, з другим траншем 74 млн євро у грудні 2025 року.

EU Ukraine Facility передбачає 1,9 млрд євро у 2025 році. Гарантії EFSD+ становлять 400 млн євро. Проєкт RELINC Світового банку, запущений у 2024 році, надав 18 модульних мостів та 90 одиниць техніки[5].

Виклики відновлення включають постійні атаки з масованими обстрілами у вересні-листопаді 2025 року, дефіцит техніки та енергії, а також необхідність модернізації для інтеграції до ЄС. Ефективність фінансування залежить від антикорупційних механізмів на кшталт ProZorro та гарантій ризиків, таких як EBRD war-risk insurance [5,6].

Розподіл джерел фінансування відновлення залізничної інфраструктури за період 2022-2025 років представлено в таблиці 1.

Як свідчать наведені дані фінансування залізничних проєктів, можна здійснювати за рахунок держбюджету, ЄБРР, коштів приватних інвесторів у рамках реалізації інвестиційних проєктів із застосуванням механізму державно-



приватного партнерства, тощо.

Таблиця 1 – Джерела фінансування відновлення залізничної інфраструктури України 2022-2025 рр.

джерело	обсяг залучення, еквівалент, млрд дол США	обсяг використано	частка, %	оновлення 2025 р.
1	2	3	4	5
держбюджет України (PSO, ремонти)	1,5	1,2	35-40	16,4 млрд грн (0,39 млрд дол.) на PSO; 13 млрд грн з резервного фонду
ЄБРР (кредити, гранти)	0,85	0,6	20-25	300 млн євро на електровози
ЄІБ (позики на кордони)	0,22	0,15	5-10	74 млн євро другий транш у грудні 2025 р.
EU Ukraine Facility	1,9 (план на 2025 р.)	0,5	10-15	частина з 50 млрд євро на інфраструктуру
Світовий банк (RELINC тощо)	0,5	0,3	10-15	18 модульних мостів, 90 одиниць техніки
ДПП та приватні інвестиції	0,3	0,2	5-10	пілотні проекти з EBRD
всього	4,8	~3,0	100	дефіцит еквівалент 1–1,5 млрд дол. на 2025 р.

Другий напрямок - інтеграція в Європу та розвиток мультимодальних перевезень. Перш за все за рахунок оптимізації роботи філій АТ «Укрзалізниця» та контейнерних терміналів. На рисунку 1 наведено динаміку контейнерних перевезень українськими залізницями.

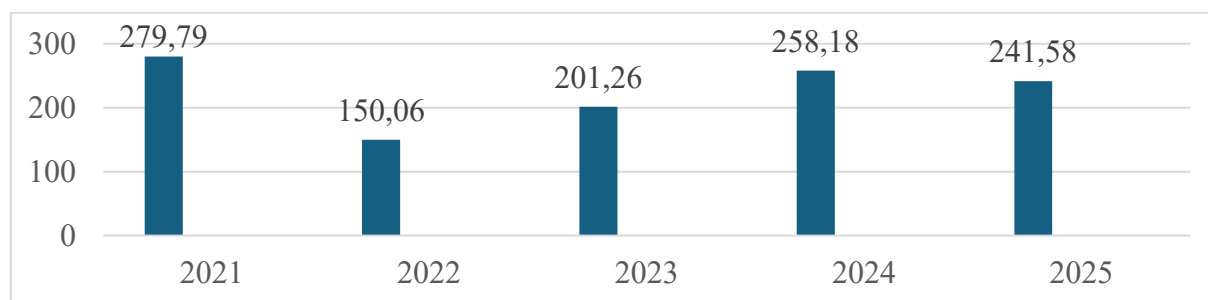


Рисунок 1 - Динаміка перевезень у контейнерах, тис TEU [7]

Розвиток сполучення з ЄС, що стає пріоритетним у мультимодальних ланцюгах. Особлива увага в Стратегії приділяється інтеграції у європейську мережу (TEN-T), що включає в себе розвиток європейської ширини колії (1435



мм) та впровадження Європейської системи управління залізничним рухом (ERTMS).

Що стосується розвитку мультимодальних перевезень, то в цьому питанні ми значно відстаємо від європейських партнерів. У країнах - членах ЄС рівень контейнеризації перевезень вантажів становить 35-55 відсотків загального обсягу перевезень, тоді як в Україні це менше ніж 4 відсотки.

Наступним напрямком є *організаційні реформи українських залізниць*.

Одним із стратегічних завдань є анбандлінг залізничної галузі - реалізація структурної реформи відповідно до вимог законодавства ЄС, що передбачає фінансове, функціональне та організаційне розділення діяльності оператора інфраструктури і перевізників (зокрема у сфері вантажних та пасажирських перевезень), а також чітке розмежування функцій державного та господарського управління із забезпеченням незалежності оператора інфраструктури; практична реалізація цих підходів включає відокремлення інфраструктури в самостійну юридичну особу для гарантування рівного доступу до колій, розділення бізнесів із виділенням вантажного та пасажирського сегментів, а також створення конкурентного середовища через допуск приватних операторів тягового рухомого складу на ринок.

Саме до 2027 року планується забезпечення фінансового, функціонального та організаційного відокремлення оператора інфраструктури та перевізників (окремо з вантажних та пасажирських перевезень) відповідно до законодавства ЄС. Також передбачається прийняття відповідних нормативно-правових актів, які необхідні для виконання положень закону про конкурентний ринок залізничного транспорту, зокрема з питань рівноправного та недискримінаційного доступу до інфраструктури, ліцензування перевізників, системи управління безпекою порядку організації суспільно важливих перевезень пасажирів (PSO) [1].

Окремим завданням буде впровадження прозорих, недискримінаційних та ефективних тарифних моделей, які відповідають принципам ЄС, для забезпечення виконання довгострокових зобов'язань із розвитку



інфраструктури. А також перехід до ринкової практики встановлення тарифів на перевезення. Також планується, що Мінінфраструктури спільно з керівництвом залізниць забезпечать супроводження проєкту закону про конкурентний ринок залізничного транспорту.

Четвертий напрямок стосується *пасажирських перевезень та інклюзивності*.

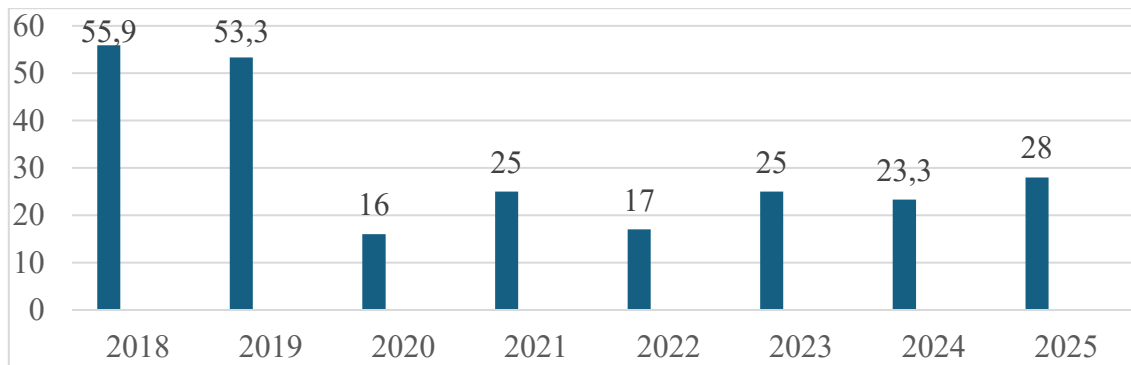


Рисунок 2 - Динаміка пасажирських перевезень українською залізницею, млн пасажирів [8]

Всім відомо, наскільки застарілий пасажирський рухомий склад та недостатня інклюзивність пасажирських вагонів. Станом на кінець 2023 року 82 відсотки пасажирських вагонів мали вік понад 28 років. Незважаючи на оновлення протягом останніх років частини пасажирських вагонів, станом на сьогодні потребують заміни щонайменше 50 відсотків, що потребує обсягу коштів, який значно перевищує наявне фінансування, навіть з урахуванням міжнародної фінансової допомоги.

Інклюзивність рухомого складу, має найнижчий показник частки транспортних засобів, пристосованих до потреб осіб з інвалідністю та маломобільних груп населення - лише 9,3 відсотка. Згідно Стратегії частка залізничних пасажирських вагонів, пристосованих до потреб осіб з інвалідністю та маломобільних груп населення, має зрости.

П'ятий напрямок в Стратегії приділяється людському потенціалу.

Статистика свідчить про поступову оптимізацію чисельності штату та



виклики в оплаті праці через війну [1]. На жаль динаміка чисельності працівників є негативною і свідчить про скорочення чисельності працівників за останні чотири роки понад 54000 осіб. Середня заробітна плата в компанії становить близько 29 421 грн на місяць. (станом на початок 2026). За рівнем оплати праці залізничники займають 28-ме місце серед галузей виробництва в Україні [9].

Висновок.

Стан залізничної інфраструктури, як ключової артерії економіки є критичним. Узагальнюючи розглянуті джерела фінансування, можна сформулювати три основні групи:

- державний бюджет: прямі субвенції на пасажирські перевезення та капітальні інвестиції в інфраструктуру;
- міжнародна допомога: Кошти від ЄС (Ukraine Facility), кредити та гранти від Світового банку, ЄБРР та ЄІБ;
- власні кошти АТ «Укрзалізниця»: доходи від вантажних перевезень, спрямовані на операційну діяльність та модернізацію.

Стосовно напрямів та ролі залізниці в реалізації транспортної стратегії можна зазначити, що шляхом приведення стратегічного плану розвитку та інвестиційних планів українських залізниць у відповідність з національною транспортною стратегією, створюється перспектива синергії між українською залізницею, профільним міністерством та іншими органами влади, що надасть можливість забезпечити узгоджений розвиток транспортної інфраструктури, підвищити ефективність управління галуззю та прискорити інтеграцію залізничної системи України до європейського транспортного простору.

Зокрема, така взаємодія сприятиме модернізації колій, оновленню рухомого складу, цифровізації процесів управління перевезеннями та впровадженню сучасних стандартів безпеки і якості послуг. Водночас це дозволить зміцнити транзитний потенціал держави, підвищити конкурентоспроможність залізничного транспорту та забезпечити більш ефективне задоволення потреб економіки і населення у перевезеннях.



У результаті синергії між залізницею та профільним міністерством розвитку громад та територій України та іншими органами влади створюються передумови для сталого розвитку транспортної системи та успішної реалізації Національної транспортної стратегії України.

Література:

- 1 Транспортна стратегія до 2030 року і роль залізниці в ній URL: <https://www.railinsider.com.ua/rol-zaloznici-v-transportnij-strategiyi/>
- 2 Міністерство інфраструктури України. Інформація про Українські залізниці. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zaloznici.html?PrintVersion>
- 3 За підсумками семи місяців залізниця лишається лідером за обсягом перевезення вантажів. URL: <https://www.railinsider.com.ua/za-pidsumkami-semy-misyacziv-zaloznyczya-lyshayetsya-liderom-za-obsyagom-perevezennya-vantazhiv/>
- 4 Світовий банк. Оновлена оцінка потреб України на відновлення та відбудову. (RDNA4, лютий 2025). URL: <https://www.worldbank.org/uk/news/press-release/2025/02/25/updated-ukraine-recovery-and-reconstruction-needs-assessment-released>
- 5 ЄІБ проєкт кордони. URL: <https://www.eib.org/en/press/all/2025-163-eur50-million-in-eib-support-for-ukraine-s-rail-border-crossings-and-infrastructure-to-boost-eu-connectivity-and-trade?lang=uk>
- 6 Швидка оцінка завданої шкоди та потреб на відновлення. Лютий 2022 – грудень 2024. URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099052925103531065/pdf/P180174-93c8e8c1-83a2-487d-aaec-a8435f9db418.pdf>
- 7 Укрзалізниця відновила обсяги контейнерних перевезень до довоєнних показників. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3918069-ukrzaloznica-vidnovila-obsagi-kontejnernih-perevezen-do-dovoennih-pokaznikiv.html>
- 8 "Укрзалізниця" перевезла 28 млн пасажирів в 2025 році у далекому сполученні



URL: https://cfts.org.ua/news/2026/03/06/zalznitsi_itali_poglinuli_titagarh_firema_scho_vigotovlyae_pasazhirskiy_rukhomiy_sklad_86089

9. Зарплати залізничників на 28-му місці в Україні серед галузей виробництва

URL:

https://cfts.org.ua/news/2025/11/27/zarplati_zalznichnikov_na_28_mu_mistsy_v_ukrani_sered_galuzey_virobnitstva_85075

Referens

- 1 Transport strategy until 2030 and the role of railways in it URL: <https://www.railinsider.com.ua/rol-zalznici-v-transportnij-strategiyi/>
- 2 Ministry of Infrastructure of Ukraine. Information about Ukrainian Railways. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zalznici.html?PrintVersion>
- 3 According to the results of seven months, the railway remains the leader in terms of cargo transportation volume. URL: <https://www.railinsider.com.ua/za-pidsumkamy-semy-misyacziv-zalznyczya-lyshayetsya-liderom-za-obsyagom-perevezennya-vantazhiv/>
- 4 World Bank. Updated Assessment of Ukraine's Recovery and Reconstruction Needs. (RDNA4, February 2025). URL: <https://www.worldbank.org/uk/news/press-release/2025/02/25/updated-ukraine-recovery-and-reconstruction-needs-assessment-released>
- 5 EIB project borders . URL: <https://www.eib.org/en/press/all/2025-163-eur50-million-in-eib-support-for-ukraine-s-rail-border-crossings-and-infrastructure-to-boost-eu-connectivity-and-trade?lang=uk>
- 6 Rapid assessment of damage and recovery needs. February 2022 – December 2024. URL: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099052925103531065/pdf/P180174-93c8e8c1-83a2-487d-aaec-a8435f9db418.pdf>
- 7 Ukrzaliznytsia restored container transportation volumes to pre-war levels. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3918069-ukrzaliznica-vidnovila-obsagi-kontejnernih-perevezen-do-dovoennih-pokaznikov.html>
- 8 Ukrzaliznytsia transported 28 million passengers in 2025 on long-distance services URL: https://cfts.org.ua/news/2026/03/06/zalznitsi_itali_poglinuli_titagarh_firema_scho_vigotovlyae_pasazhirskiy_rukhomiy_sklad_86089
- 9 Railway workers' salaries rank 28th in Ukraine among manufacturing industries URL: https://cfts.org.ua/news/2025/11/27/zarplati_zalznichnikov_na_28_mu_mistsy_v_ukrani_sered_galuzey_virobnitstva_85075

Abstract. The article has examined the problems and prospects for the development of the squalor in the minds of a new transport strategy. The main areas of development are examined: finance, European integration, reform (unbundling), inclusion of passenger transport, human potential.

Keywords: transport strategy, development directions, financing, European integration, reform, inclusiveness, human potential.