

**Oleksandr Piriashvili, Candidate of Economic Sciences,  
Senior Researcher of the Department  
of Production Infrastructure Development  
State University "Institute of Economics and Forecasting  
of the National Academy of Sciences of Ukraine"  
Kyiv, Ukraine**

DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-242-5-13>

## **CHARACTERISTICS OF PRODUCTIVITY IN RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE IN THE PRE-WAR PERIOD<sup>1</sup>**

## **ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОДУКТИВНОСТІ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ У ДОВОЄННИЙ ПЕРІОД<sup>2</sup>**

Залізнична транспортна інфраструктура як відомо виступає однією із основ розвитку національної економіки, особливо у періоди економічних реформ та повоєнного відновлення економіки України. Так, в 2006 році Кабінет Міністрів України затвердив «Концепцію Державної програми реформування залізничного транспорту», достатньо схожа із підходом, який було реалізовано в інших країнах Східного партнерства (ЄЕК ООН, 2017 рік). Проведення зазначеної реформи у відповідності із цією програмою передбачалось у три етапи, строки виконання переносилися в 2009 та 2011 роках, а також у 2019 році.

Так, стан продуктивності залізничного транспорту України до початку воєнних дій на її території за період з 2018–2020 рр. характеризується наступними статистичними даними по окремих кількісних показниках, а саме:

– середньодобова продуктивність *локомотива* (усього на регіональних філіях) становила у 2018 р. – 1227 тис. ткм брутто, у 2019 р. – 1161 тис. ткм брутто, у 2020 р. – 1238 тис. ткм брутто;

---

<sup>1</sup> The publication was prepared as part of the implementation research work on a departmental (applied) topic: "Convergence in the production infrastructure sectors of Ukraine with the EU" (State registration number 0121U112428)

<sup>2</sup> Публікацію підготовлено в рамках виконання НДР відомчої (прикладної) теми: «Конвергенція в секторах виробничої інфраструктури України з ЄС» (Державний реєстраційний № 0121U112428)

– середньодобова продуктивність *локомотива* (усього на регіональних філіях) у відсотках (до попереднього року) становила у 2018 р. – -13,0%, у 2019 р. – -5,4%, у 2020 р. – 6,6%;

– у тому числі *електровоза* становила у 2018 р. – 1345 тис. ткм брутто, у 2019 р. – 1285 тис. ткм брутто, у 2020 р. – 1352 тис. ткм брутто; або у відсотках (до попереднього року) становила у 2018 р. – -9,8%, у 2019 р. – -4,5%, у 2020 р. – 5,2%;

– у тому числі *тепловоза* становила у 2018 р. – 760 тис. ткм брутто, у 2019 р. – 720 тис. ткм брутто, у 2020 р. – 800 тис. ткм брутто; або у відсотках (до попереднього року) становила у 2018 р. – -23,8%, у 2019 р. – -5,3%, у 2020 р. – 11,1%;

– середньодобова продуктивність *вагона* (усього на регіональних філіях) становила у 2018 р. – 3497 ткм. нетто, у 2019 р. – 3775 ткм. нетто, у 2020 р. – 4555 ткм. нетто; або у відсотках (до попереднього року) становила у 2018 р. – -6,8%, у 2019 р. – 7,9%, у 2020 р. – 20,7%.

Слід підкреслити, що середньодобова продуктивність локомотива (тис. ткм брутто) на українській залізниці в цілому за 15 років зменшилась на -3,4%, у тому числі електровоза – на -1,0%, тепловоза – на -20,7%. Також зменшилась за 15 років середньодобова продуктивність вагона (ткм. нетто) в цілому на українській залізниці і становила -34,3%. Таким чином, за зазначений період спостерігається тенденція до зменшення продуктивності української залізниці по зазначених вище окремих кількісних показниках продуктивності залізничного транспорту [1, с. 20, 22].

До того ж, на нашу думку, слід також прокоментувати матеріали в контексті продуктивності залізничного транспорту до проекту розділу «Проекту Плану відновлення України» щодо розділу 3. Матеріалів робочої групи «Відновлення та розбудова інфраструктури» до розділу I. Сфера залізничного транспорту [2, с. 11–29].

Відповідно до цього, згідно наданих матеріалів Робочої групи у 2021 р. в будівництво, модернізацію та реконструкцію з електрифікацією залізничної інфраструктури вкладено всього 4,6 млрд. грн. (153 млн. євро), відповідно, з них: 15,2% – кошти Державного бюджету України та 84,8% – власні кошти АТ «Укрзалізниця». Щодо напрямків використання інвестиційних коштів в рамках реалізованих (виконаних) інфраструктурних проектів на залізничному транспорті, то на будівництво використано 10,9%; на реконструкцію з електрифікацією – 4,3% і на модернізацію – 4,3% від загальної суми інвестицій на залізничному транспорті у 2021 році. Зазначена

структура інвестицій за напрямками використання на залізничному транспорті України потребує покращення в бік збільшення частки фінансування інвестицій спрямованих на модернізацію.

Також за наданими матеріалами Робочої групи на кінець 2021 року штат співробітників на АТ «Укрзалізниця» становив 231 тис. співробітників. Зазначимо, що за даними АТ «Укрзалізниця» середньооблікова кількість працівників основної діяльності має чітку тенденцію до зменшення з 249,1 тис. осіб – у 2016 р. до 174,2 тис. осіб – у 2020 р. (Довідково: 249,1 тис. осіб – у 2016 р., 219,1 тис. осіб – у 2017 р., 192,3 тис. осіб – у 2018 р., 184,2 тис. осіб – у 2019 р. та 174,2 тис. осіб – у 2020 р.) [1, с. 30].

Експлуатаційна довжина залізничних колій становила на кінець року у 2018 р. – 19,8 тис. км, у 2019 р. – 19,8 тис. км, у 2020 р. – 19,8 тис. км [3, с. 96, 98].

Так, з метою збільшення пропускної спроможності на залізничному транспорті України у зазначені періоди значної уваги потребує питання вибору ширини колії (1435 мм, 1520 мм). У зв'язку із цим в Україні планують розпочати поетапне будівництво європейської колії, щоб поєднати українську залізницю з європейською: почати планують із модернізації коротких відрізків залізничних колій на заході України. Перші дві потенційні ділянки, де збиралися побудувати євроколію, мали пролягати на ділянках Скнилів-Мостистка-держжордон (Львівська область) та Ковель-Ягодин-держжордон (Волинська область). Отже, за словами прем'єр-міністра України Дениса Шмигала, спочатку планують поєднати великі вузли та міста, після чого розширити мережу по всій країні.

Що стосується ситуативних масштабів втрат внаслідок військових дій на території України, то відсутність достовірних даних (статистичних даних, оперативних даних, аналітичних даних тощо) за цей період щодо ситуації із продуктивністю залізничного транспорту, робить достатньо проблематичним здійснення об'єктивної та точної оцінки цим втратам (втрати продуктивності залізниць країни). Таким чином, оцінювати втрати продуктивності залізничного транспорту повністю можливо робити лише після повного припинення бойових дій на всій території країни.

### **Література:**

1. Довідник основних показників роботи регіональних філій АТ «Українська залізниця» (2005–2020 роки). Акціонерне товариство «Українська залізниця». Управління статистики. Київ, 2021. С. 20, 22. URL: <https://www.uz.gov.ua/about/>.

2. Проект Плану відновлення України. Розділ 3. Матеріали робочої групи «Відновлення та розбудова інфраструктури», розділ І. Сфера залізничного транспорту. Національна рада з відновлення України від наслідків війни. Липень 2022. С. 11–29. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/restoration-and-development-of-infrastructure.pdf>.

3. Транспорт України – 2020. Статистичний збірник. Державна служба статистики України. Київ, 2021. С. 96, 98. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua>.