

to the Draft Law "On Amendments to the Tax Code of Ukraine for Reduction of the Value Added Tax for Certain Types of Agricultural Products" dated January 3, 2018, no. 7420-2]. URL: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/GH5Q41BA.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/GH5Q41BA.html)

"Osnovni ekonomichni pokaznyky vyrobnytstva produktii silskoho hospodarstva v silskohospodarskykh pid-

pryemstvakh za 2014 rik: stat. biuletyn" [The main economic indicators of agricultural production in agricultural enterprises for 2014 are: state. bulletin]. <http://www.ukrstat.gov.ua/>

Serifi, V. et al. "Functional and Information Modeling of Production Using IDEF Methods", *Strojniski vestnik – Journal of Mechanical Engineering*. Vol. 55, no. 2 (2009): 131-140.

УДК 339.13.017:656.025.4](477)

## АНАЛІЗ РИНКУ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

©2018 ТРУБЕЙ О. М., ЧУТА В. О.

УДК 339.13.017:656.025.4](477)

### Трубей О. М., Чута В. О. Аналіз ринку вантажних перевезень в Україні

Метою статті є визначення особливостей і тенденцій розвитку ринку вантажних перевезень в Україні. Проаналізовано сучасний стан вітчизняного ринку послуг транспортних вантажних перевезень, визначено кількісні та якісні параметри його розвитку як у цілому, так і за окремими видами транспорту. З позиції комерційних інтересів вантажовласників здійснено порівняльну характеристику переваг і недоліків використання та особливостей тарифоутворення в межах різних видів транспорту. Виокремлено лідерів ринку вантажних перевезень в Україні. З метою визначення потенційних споживачів на ринку вантажоперевезень проаналізовано основні види вантажів у сегменті внутрішніх, транзитних та експортно-імпортних перевезень. Проведене дослідження дозволило перекоонатися у виключно важливій ролі транспортного сектора в забезпеченні економічної безпеки України як потужного драйвера її економічного зростання. Водночас виокремлено основні проблеми, що перешкоджають більш інтенсивному використанню транспортно-логістичного потенціалу країни.

**Ключові слова:** транспорт, вантаж, вантажні перевезення, ринок вантажних перевезень, тарифна політика.

**Рис.:** 1. **Табл.:** 3. **Бібл.:** 15.

**Трубей Оксана Миколаївна** – кандидат економічних наук, доцент кафедри економіки та фінансів підприємства, Київський національний торговельно-економічний університет (вул. Кіото, 19, Київ, 02156, Україна)

**E-mail:** trubey\_oksana@ukr.net

**Чута Владислава Олександрівна** – студентка, факультет економіки, менеджменту та психології, Київський національний торговельно-економічний університет (вул. Кіото, 19, Київ, 02156, Україна)

**E-mail:** chuta.vladislava96@gmail.com

УДК 339.13.017:656.025.4](477)

UDC 339.13.017:656.025.4](477)

### Трубей О. Н., Чута В. А. Анализ рынка грузовых перевозок в Украине

Целью статьи является определение особенностей и тенденций развития рынка грузовых перевозок в Украине. Проанализировано современное состояние отечественного рынка услуг транспортных грузовых перевозок, определены количественные и качественные параметры его развития как в целом, так и по отдельным видам транспорта. С позиции коммерческих интересов грузовладельцев осуществлена сравнительная характеристика преимуществ и недостатков использования и особенностей тарифообразования в рамках различных видов транспорта. Выделены лидеры рынка грузовых перевозок в Украине. С целью определения потенциальных потребителей на рынке грузоперевозок проанализированы основные виды грузов в сегменте внутренних, транзитных и экспортно-импортных перевозок. Проведенное исследование позволило убедиться в исключительно важной роли транспортного сектора в обеспечении экономической безопасности Украины как мощного драйвера ее экономического роста. В то же время было выделены основные проблемы, препятствующие более интенсивному использованию транспортно-логистического потенциала страны.

**Ключевые слова:** транспорт, груз, грузовые перевозки, рынок грузовых перевозок, тарифная политика.

**Рис.:** 1. **Табл.:** 3. **Библ.:** 15.

**Трубей Оксана Николаевна** – кандидат экономических наук, доцент кафедры экономики и финансов предприятия, Киевский национальный торгово-экономический университет (ул. Киото, 19, Киев, 02156, Украина)

**E-mail:** trubey\_oksana@ukr.net

**Чута Владислава Александровна** – студентка, факультет экономики, менеджменту та психології, Київський національний торговельно-економічний університет (вул. Кіото, 19, Київ, 02156, Україна)

**E-mail:** chuta.vladislava96@gmail.com

### Trybei O. M., Chuta V. O. Analyzing the Freight Transport Market in Ukraine

The article is aimed at determining the features and development tendencies of the freight transport market in Ukraine. The current status of the national market of freight transport services is analyzed, quantitative and qualitative parameters of its development are determined both in general and by separate types of transport. A comparative characterization of advantages and disadvantages of use and peculiarities of tariff setting in terms of different types of transport was carried out from the standpoint of commercial interests of freight owners. The leaders of the market of freight transport in Ukraine are allocated. In order to define potential consumers in the freight transport market, the main types of goods in the segment of domestic, transit and export-import transports were analyzed. The study made possible to ascertain the critical role of the transport sector in ensuring economic security of Ukraine as the powerful driver of the country's economic growth. At the same time, the main obstacles to the more intensive use of the country's transport-logistics potential have been allocated.

**Keywords:** transport, freight, freight transport, freight transport market, tariff policy.

**Fig.:** 1. **Tbl.:** 3. **Bibl.:** 15.

**Trybei Oksana M.** – PhD (Economics), Associate Professor of the Department of Economics and Finance Company, Kyiv National University of Trade and Economics (19 Kioto Str., Kyiv, 02156, Ukraine)

**E-mail:** trubey\_oksana@ukr.net

**Chuta Vladislava O.** – Student, Faculty of Economics, Management and Psychology, Kyiv National University of Trade and Economics (19 Kioto Str., Kyiv, 02156, Ukraine)

**E-mail:** chuta.vladislava96@gmail.com

**С**ектор транспорту – це масштабний і важливий сегмент економіки, від результативної та злагодженої роботи якого залежить формування потужного фундаменту загального економічного розвитку будь-якої країни. Сьогодні в Україні можна спостерігати пожвавлення конкуренції на ринку транспортних послуг, яке підштовхує його учасників до пошуку нових підходів до побудови транспортних відносин, використання інноваційних технологій і покращення якості сервісу.

Актуальність даного дослідження зумовлена тим, що сьогодні існує певний інформаційний вакуум щодо місткості, стану та тенденцій розвитку українського ринку послуг транспортних вантажних перевезень. А це, відповідно, породжує складність розуміння як загальної ситуації, що склалася на даному ринку, так і ідентифікації проблем та перспектив розвитку окремих його операторів.

Таким чином, результати даного дослідження можуть бути корисними для окремих учасників ринку (перевізників, експедиторів, логістичних операторів, вантажовласників), для інвесторів, що планують розміщувати інвестиції в розвиток даної галузі, а також для державних установ, що здійснюють регулювання ринку вантажних перевезень в Україні.

Теоретичним і практичним аспектам перспективного розвитку транспортного сектора економіки приділяється значна увага в науковій літературі, що пов'язано з необхідністю забезпечення ефективної роботи національної транспортної системи в період відновлення економічного зростання, глобалізації світового виробництва та міжнародної торгівлі. Зокрема, Ю. Цветова, М. Макаренко, А. Лашко, Г. Ейтутіс акцентують увагу на питаннях розвитку залізничного транспорту [1; 2], О. Котлубай, А. Филипенко та В. Баришнікова [3; 4] – на проблемах реформування портового господарства, А. Новікова і Т. Блудова висвітлюють питання інтеграції національної транспортної системи до європейської та вивчають питання розвитку транзитного потенціалу країни [5; 6]. Отже, науковці досліджують окремі види транспорту, виходячи із особливостей функціонування кожного з них, акцентуючи увагу на реформуванні та стратегіях розвитку окремо залізничного, морського, авіаційного, автомобільного транспорту, хоч і наголошують на необхідності максимальної взаємодії між ними.

Однак, з метою формування стратегії розвитку національної транспортної системи України як важливого чинника забезпечення економічної безпеки держави та драйвера економічного зростання, актуальною залишається необхідність ідентифікації головних операторів ринку вантажних перевезень, систематизації факторів впливу на вибір того чи іншого виду транспорту вантажовласниками, дослідження основних трендів, притаманних транспортному сектору.

Головною метою статті є визначення особливостей і тенденцій розвитку ринку вантажних перевезень в Україні.

Як основна складова інфраструктури економіки країни галузь транспорту забезпечує обслуговування як внутрішніх, так і експортно-імпорتنих і транзитних перевезень вантажів і пасажирів. Транспорт є невіддільною складовою загальної державної економічної політики та забезпечення обороноздатності країни.

Останніми роками обсяг транспортних послуг в Україні відповідав тенденціям розвитку вітчизняної економіки в цілому. Так, за останні п'ять років ВВП країни зріс на 1 578 251 млн грн, або на 212,4% (з 1 404 669 млн грн у 2012 р. до 2 982 920 млн грн у 2017 р.), а обсяги діяльності транспорту, що в тому числі формують ВВП, зросли на 91 371 млн грн, або на 192,4% (з 98 858 млн грн у 2012 р. до 190 229 млн грн у 2017 р.) [7].

Це демонструє кореляційну залежність між зростанням ВВП та обсягами вантажних перевезень (рис. 1).

Коефіцієнт кореляції в даному випадку становить 0,994 і вказує на міцний кореляційний зв'язок. Своєю чергою, коефіцієнт детермінації становить 0,9885, показує залежність між розглянутими параметрами на 98% і досить добре апроксимує емпіричні дані. Це вказує на об'єктивну необхідність подальшого пріоритетного розвитку транспортної галузі країни.

**С**ьогодні Україна володіє 20951,8 тис. км залізниць, 163,033 тис. км автомобільних доріг, близько 1569,4 тис. км судноплавних водних шляхів, 13 морськими та 17 міжнародними аеропортами і 4 аеропортами цивільної авіації [8]. Транспортний комплекс України поєднує в собі різні види транспорту, такі як: морський та річковий, автомобільний, залізничний, авіаційний, трубопровідний.

Основою вибору виду транспорту, оптимального для конкретного перевезення, має служити інформація про характерні особливості різних видів транспорту (табл. 1).

Наведені дані дають можливість визначити фактори, якими керується вантажовласник при оцінці та наданні переваг тому чи іншому виду транспорту і, відповідно, логістичному підприємству. Основними з них є: час доставки; частота відправлень вантажу; надійність дотримання графіка доставки; здатність перевозити різні вантажі; здатність доставити вантаж у будь-який географічний пункт; вартість перевезення. Своєю чергою, кожний вид транспорту має свою специфіку з точки зору логістичного менеджменту, свої переваги й недоліки, які визначають можливість його використання в логістичній системі.

Оскільки рух товарів від виробника до споживача є фундаментом всіх бізнес-процесів, транспортно-логістичний ринок ніколи не втрачатиме своєї актуальності, навіть з урахуванням особливостей окремих видів транспорту. Це породжує появу значної кількості операторів ринку вантажних перевезень, які в процесі конкурентної боротьби готові задовольнити висхідні потреби споживача.

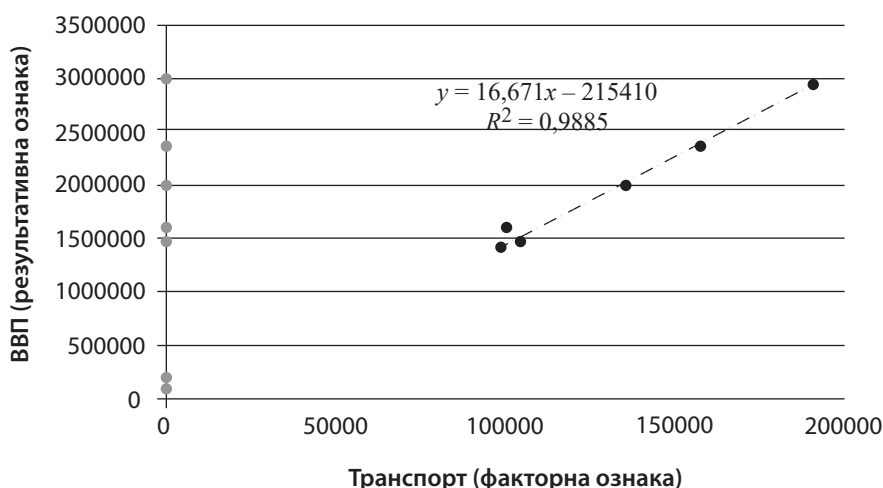


Рис. 1. Точкова діаграма залежності між обсягами діяльності транспорту та ВВП України у 2012–2017 рр.

Таблиця 1

Порівняльна характеристика різних видів транспорту

Вид транспорту	Переваги	Недоліки	Сфера застосувань
Залізничний	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Висока провізна і пропускна здатність;</li> <li>– незалежність від кліматичних умов, пори року і доби;</li> <li>– висока регулярність перевезень;</li> <li>– відносно низькі тарифи;</li> <li>– висока швидкість доставки на великі відстані</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Обмежена кількість перевізників;</li> <li>– великі капітальні вкладення у виробничо-технічну базу;</li> <li>– низька доступність до кінцевих споживачів;</li> <li>– низька якість збереження вантажів</li> </ul>	Практично не обмежена
Морський	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Можливість міжконтинентальних перевезень;</li> <li>– низька собівартість перевезень на далекі відстані;</li> <li>– висока провізна і пропускна здатність</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Обмеженість перевезень, низька швидкість доставки;</li> <li>– залежність від географічних, природних, навігаційних умов;</li> <li>– жорсткі вимоги до пакування, мала частота відправлень</li> </ul>	Практично не обмежена
Річковий	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Висока провізна здатність на глибоководних ріках і водоймах;</li> <li>– низька собівартість і капіталомісткість перевезень</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Обмеженість перевезень, низька швидкість доставки;</li> <li>– залежність від нерівномірності глибини рік, водойм, від навігаційних умов;</li> <li>– сезонність роботи</li> </ul>	Практично не обмежена
Автомобільний	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Висока доступність;</li> <li>– можливість доставки вантажу «двері-двері»;</li> <li>– велика маневреність і гнучкість, висока швидкість доставки;</li> <li>– висока якість збереження вантажу;</li> <li>– можливість відправлення невеликих партій;</li> <li>– широкий вибір найпридатнішого перевізника;</li> <li>– менш жорсткі вимоги до пакування товару</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Низька продуктивність;</li> <li>– залежність від погодних і дорожніх умов;</li> <li>– відносно висока собівартість перевезень на великі відстані;</li> <li>– низький рівень експлуатаційних показників</li> </ul>	На короткі відстані (до 300 км)
Повітряний	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Найвища швидкість доставки;</li> <li>– висока надійність, найкраще збереження вантажу, короткі маршрути перевезень</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Висока собівартість, перевезень;</li> <li>– залежність від погодних умов, недостатня географічна доступність</li> </ul>	Практично не обмежена
Трубопровідний	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Низька собівартість, висока продуктивність;</li> <li>– високе збереження вантажу, низька капіталомісткість</li> </ul>	Обмеженість видів вантажу, обмежена доступність малих обсягів транспортування вантажу	Обмежена видом вантажів

Так, у 2016 р., за даними Державної служби статистики України [9], кількість підприємств, що здійснюють свою діяльність за видом економічної діяльності «Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність» і, зокрема, за КВЕД Н 49 «Наземний і трубопровідний транспорт», склали 6703 одиниці, а кількість зайнятих на цих підприємствах становила 476,2 тис. осіб. Попри скорочення кількості підприємств за останній рік на 696 одиниць, кількість зайнятих, навпаки, збільшилася на 124 тис. осіб. Це може свідчити про вихід з ринку слабких гравців, укрупнення компаній і зростання штату їх працівників. Це доводять і показники балансу підприємств даної галузі, які демонструють зростання загального обсягу їх активів у 2106 р. порівняно з 2015 р. більше, ніж на 50%. Так, зокрема, обсяг необоротних активів зріс на 427948,9 млн грн і становив на кінець 2016 р. 841913,6 млн грн. Це є показовим для даних підприємств, оскільки саме необоротні активи в цілому та основні засоби зокрема становлять основу для бізнес-діяльності в цій сфері.

У табл. 2 представлено рейтинг основних операторів ринку за видами економічної діяльності та обсягами отриманих доходів [10].

Таким чином, на сьогоднішній день визначився перелік лідерів у межах кожного виду вантажних транспортних перевезень, що демонструють найбільші обсяги діяльності та формують «умови гри» на даному ринку, левова частка яких, за більш детальним аналізом, сконцентровано в м. Київ, за виключенням підприємства морського транспорту, які в більшості розташовані в м. Одеса.

Тенденції розвитку ринку вантажних перевезень різними видами транспорту наочно демонструють показники обсягів перевезень у фізичних одиницях виміру (табл. 3).

Традиційно монополістом вантажоперевезень в Україні вважається залізничний транспорт (53,4% від загального обсягу перевезень у 2017 р.), хоча обсяги перевезень цим видом транспорту в останні роки демонструють спад. За ним слідує автомобільні пе-

Таблиця 2

Рейтинг операторів ринку вантажних перевезень в Україні (за обсягами доходів)

Вид діяльності за КВЕД	Назва підприємства
Вантажний залізничний транспорт 49.2	1. Публічне акціонерне товариство «УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»
	2. Товариство з обмеженою відповідальністю «ЄВРАЗТРАНС УКРАЇНА»
	3. Товариство з обмеженою відповідальністю «ТРАНСНАЦІОНАЛЬНА ТРАНСПОРТНА КОМПАНІЯ»
	4. Товариство з обмеженою відповідальністю «РТК-УКРАЇНА»
	5. Товариство з обмеженою відповідальністю «ТРАНСПОРТНА ЛОГІСТИЧНА ГРУПА»
Вантажний автомобільний транспорт 49.41	1. Товариство з обмеженою відповідальністю «ЄВРОПА-ТРАНС ЛТД»
	2. Товариство з обмеженою відповідальністю «ТРАНС-СЕРВІС-1»
	3. Товариство з обмеженою відповідальністю «ІНДАСТРІАЛ-ТРАНС-АГРО»
	4. Приватне підприємство «ТРАНС-ЛОГІСТИК»
	5. Товариство з обмеженою відповідальністю «ОРЛАН-ТРАНС-ГРУП»
Вантажний морський транспорт 50.2	1. Товариство з обмеженою відповідальністю «СУДНОПЛАВНА КОМПАНІЯ «УКРФЕРРІ»
	2. Товариство з обмеженою відповідальністю «СТИВІДОРНА ІНВЕСТИЦІЙНА КОМПАНІЯ»
	3. Товариство з обмеженою відповідальністю «СІ УІНД»
	4. Товариство з обмеженою відповідальністю «ДЕЛЬТА ШИППІНГ»
	5. Приватне підприємство «ДНІПРОТРАНС»
Вантажний авіаційний транспорт і космічний транспорт 51.2	1. Товариство з обмеженою відповідальністю «КАВОК ЕЙР»
	2. Товариство з обмеженою відповідальністю Авіаційно-транспортне агентство «КРУНК»
	3. Концерн «ТИТАН»
	4. Приватне акціонерне товариство «АВІОКОМПАНІЯ «Україна-ЕРЛАЙС»
	5. Товариство з обмеженою відповідальністю «АВІОКОМПАНІЯ «РОСЬАВІА»
Трубопровідний транспорт 49.50	1. Публічне акціонерне товариство «УКРТРАНСГАЗ»
	2. Публічне акціонерне товариство «УКРТРАНСНАФТА»
	3. Державне підприємство «УКРХІМТРАНСАМІАК»
	4. Товариство з обмеженою відповідальністю «ГАЗОВИК»
	5. Товариство з обмеженою відповідальністю «ЕЛІТА»

Обсяги перевезення вантажів у розрізі різних видів транспорту, млн т

Рік	Залізничний	Ланцюговий темп змін	Автомобільний	Ланцюговий темп змін	Водний	Ланцюговий темп змін	Трубопровідний	Ланцюговий темп змін	Авіаційний	Ланцюговий темп змін
2015	350,0	–	147,3	–	6,4	–	97,2	–	0,1	–
2016	344,1	–5,9	166,9	19,6	6,7	0,3	106,7	9,5	0,07	–0,03
2017	339,5	–4,6	175,6	8,7	5,9	–0,8	114,8	8,1	0,1	0,03

реверення (27,6%) та транспортування вантажів трубопроводами (18,1%). Перевезення водним і авіаційним транспортом у загальному обсязі перевезень є несуттєвими, хоча й демонструють деяке зростання.

Дана статистика цікава тим, що враховує в цілому всі перевезення, крім тих, які здійснюються на коліях промислових підприємств. Цією діяльністю в Україні займається держпідприємство ПрАТ «Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту». Виходячи з проекту фінансового плану на 2017 р., розміщеного на сайті Міністерства інфраструктури, за підсумками 2016 р. компанія перевезла своїми локомотивами і вагонами 25,3 млн тон вантажів [11].

**В**одночас, заданими збірника «Транспортів зв'язок України» за 2016 р., з технічного показника – вантажообіг (відбиває перевізну роботу, обчислювальну в тонах на кілометр шляху) на частку залізниці традиційно припадає найбільша частина перевезень порівняно з іншими. Так, якщо автомобільний транспорт напруцював 58 млрд т/км (16,9%), то залізничний – 187,2 млрд т/км (54,5%) [12].

Однак ситуація з домінантною позицією залізничного транспорту на ринку вантажоперевезень не є характерною для країн-сусідів, оскільки в Росії частка залізничних перевезень становить лише 17%, у Словаччині – 22%, а в Білорусі – 29%. Більшість вантажоперевезень в цих країнах здійснюються авто-транспортом [13].

Аналіз даного питання допоміг виокремити основний інструмент конкурентної боротьби на ринку вантажних перевезень, яким є *тарифна політика транспортних підприємств*.

Так, середня вартість вантажоперевезень авто-транспортом нині складає 17 грн/км на національних і близько 13 грн/км на міжнародних маршрутах з відповідними тарифами на рівні близько 20 грн/км в обох випадках. Розподіл витрат як на внутрішньому, так і на міжнародному транспорті має приблизно такий вигляд: 17% – витрати на водія, 47% – витрати на паливо, 17% – витрати на транспортний засіб, 13% – на накладні та 6% – інші витрати [14].

Що стосується залізничного транспорту, то до 2018 р. ПАТ «Укрзалізниця» відверто демпінгувала

на вагонах, оскільки ціна встановлювалася державою й була значно нижчою від ринкової, але у 2018 р. було скасовано постанову МІУ № 209, і відтепер плату за користування власними вантажними вагонами ПАТ «Укрзалізниця» формує на ринкових умовах, як і інші власники рухомого складу [14].

**П**ортова інфраструктура України також має неточності у формуванні тарифів на перевезення. На міжнародній арені логістика України, включаючи портові збори, набагато дорожча за міжнародні стандарти (*Laing and Nivievskyi, 2017*). Дослідження Світового банку (*World Bank, 2015a*), проведене на запит Міністерства аграрної політики та продовольства України, демонструє, що витрати на переміщення зерна з українських сільськогосподарських підприємств до портів Чорного моря приблизно на 40% перевищують витрати на аналогічні логістичні послуги у Франції та Німеччині та на 30% вищі за витрати в Сполучених Штатах. У результаті сільськогосподарські виробники в Україні отримують меншу частку від світових ринкових цін і, таким чином, втрачають доходи через неефективну логістику в країні [14].

Згідно з галузевими джерелами, наприклад, на маршруті Стамбул – Одеса поточний коефіцієнт вартості та надійності чітко вказує на те, що сухопутний маршрут через Болгарію та Румунію є вигіднішим. Вартість перевезення одного причепа на цьому маршруті у 1250 км становить близько 600 дол. США (трохи менше, ніж 0,5 дол. за км), а відстань у 600 км на поромі обійдеться приблизно у 780 дол. США (тобто приблизно на 30% більше) навіть при повному використанні потужності [14].

Попри високу швидкість перевезення вантажів авіаційним транспортом, даний вид транспорту більш поширений серед міжнародних перевезень, на внутрішньому ринку його частка досягала у 2017 р. лише 0,01 млн тонн. Відповідно, тарифи формуються індивідуально на сайті кожного підприємства за особистим запитом.

З метою визначення потенційних споживачів на ринку вантажоперевезень доцільно проаналізувати основні види вантажів України.

У сегменті транзитних перевезень складається негативна тенденція, оскільки основна країна заро-

дження транзиту для України – це Російська Федерація (формуєла 80% транзиту). Зменшення транзитних перевезень прогнозується майже за всією номенклатурою вантажів, крім лісних. По всіх інших вантажах у 2018 р. продовжиться тенденція до зменшення обсягів перевезень, що пов'язано зі скороченням частки України та країн Балтії в загальному обсязі перевалки російських вантажів [15].

У структурі імпорتنних перевезень перше місце посідає кам'яне вугілля. Найбільший обсяг вугілля надходить з Російської Федерації, на другому місці – США, на третьому – Канада. За прогнозами, частка вугілля США та Канади у 2018 р. може зрости, оскільки з літа 2014 р. Україна почала відчувати гострий дефіцит енергетичного вугілля, коли внаслідок військових дій на сході країни повністю втратила контроль над частиною Донбасу, де розташовано більшість шахт.

Значне збільшення перевезень вугілля прогнозується на ПАТ «Арселор Міттал Кривий Ріг», який на сьогодні є найбільшим споживачем імпортного вугілля. Компанія ДТЕК імпортуватиме вугілля з РФ (видобуте на власному вугільному підприємстві).

Наразі зростання українського експортного потенціалу стримується збитками від військового конфлікту на сході (у зв'язку з військовими діями країна втратила 20% виробничих потужностей), штучними обмеженнями російського експортного попиту [15].

Для мінімізації наслідків блокування перевезень вантажів через територію РФ і можливості торгівлі з країнами Азійського регіону було проведено роботу щодо розвитку транспортного коридору Новий Шовковий шлях. Так, 14.09.2016 р. було підписано Угоду між КМ України та Урядом Грузії про організацію прямого міжнародного залізнично-поромного сполучення між портами Чорноморськ, Батумі та Поті [15].

Щодо внутрішніх перевезень, то, враховуючи суттєве зниження перевезень щелевеної продукції на експорт, зокрема в РФ, вантажовідправники будуть переорієнтувати продукцію на внутрішній ринок. Також прогнозується збільшення обсягів перевезень зерна та інших продуктів борошномельного виробництва у 2018 р.

## ВИСНОВКИ

Підсумовуючи, можна стверджувати, що розвиток та успішне функціонування ринку вантажних перевезень є запорукою формування сталої економіки країни, підвищення ВВП і покращення позиції на світовій арені. В Україні вантажообіг забезпечується різними видами транспорту, але домінуючим є залізничний. Аналіз обсягів вантажних перевезень за останні роки дозволяє стверджувати, що залізничний транспорт, попри своєрідну монополію на ринку, демонструє тенденцію до скорочення обсягів ді-

яльності порівняно з попередніми роками, натомість перевезення автомобільним транспортом поступово нарощують обсяги та завойовують ринок. Говорячи про перспективи даного сегмента, необхідно зазначити, що надзвичайно велику роль у регулюванні ситуації на ринку вантажоперевезень відіграє держава, зокрема антимонопольний комітет, який має постійно працювати над регулюванням тарифної політики та підтримувати добросовісну конкуренцію. Окремої уваги потребують й питання розбудови транспортної інфраструктури, без рішення яких подальший розвиток транспортних вантажних перевезень в Україні суттєво ускладнюється. ■

## ЛІТЕРАТУРА

1. Залізничний транспорт України на порозі реформування / М. В. Макаренко, Ю. М. Цветов, А. Д. Лашко та ін. Київ: ДЕТУТ, 2008. 189 с.

2. **Ейтутіс Г. Д.** Теоретично-практичні основи реформування залізниць України: монографія. Ніжин: Аспект-Поліграф, 2009. 240 с.

3. Конкурентоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України / за заг. ред. О. М. Котлубая. Одеса: ІПРЕД НАН України, 2011. 427 с.

4. **Филипенко А. О., Баришнікова В. В.** Морська галузь в системі глобальної економіки: тенденції і перспективи // Пріоритети розвитку морегосподарського комплексу України в умовах глобалізації: аналітична доповідь. Одеса: Фенікс, 2013. 168 с.

5. **Новікова А. М.** Україна в системі міжнародних транспортних коридорів. Київ: НІПМБ, 2003. 494 с.

6. **Блудова Т. В.** Транзитний потенціал України: формування та розвиток. Київ: НІПМБ, 2006. 274 с.

7. Валовий внутрішній продукт (у фактичних цінах) за 2012–2017 рр. / Вантажооборот та обсяги перевезень вантажів за 2012–2017 рр. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>

8. Транспортна стратегія України до 2030 року. URL: <https://menr.gov.ua/files/docs/Projekt/>

9. Діяльність суб'єктів господарювання. 2016 рік: статистичний збірник. URL: [http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat\\_u/publ9\\_u.htm](http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/publ9_u.htm)

10. Єдиний державний реєстр підприємств та організацій України (ЄДРПОУ) (дані 2016 року). URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/menu/edrrou.htm>

11. Фінансовий план ПрАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» на 2017 рік. URL: <https://mtu.gov.ua/news/29128.html>

12. Транспорт і зв'язок України. 2016 рік: статистичний збірник. URL: [http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat\\_u/publ8\\_u.htm](http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/publ8_u.htm)

13. Укрзалізниця: міфи і правда про монополію. URL: <https://info.uz.ua>

14. Стратегія сталої логістики та План дій для України. URL: <https://mtu.gov.ua/files/Logistics.pdf>

15. Фінансовий план ПАТ «Укрзалізниця» на 2018 рік. URL: <http://www.uz.gov.ua>

## REFERENCES

**Bludova, T. V.** *Tranzytnyi potentsial Ukrainy: formuvannia ta rozvytok* [Transit potential of Ukraine: formation and development]. Kyiv: NIPMB, 2006.

"Diialnist subiektiv hospodariuvannia. 2016 rik" [Activity of economic entities. 2016 year]. [http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat\\_u/publ9\\_u.htm](http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/publ9_u.htm)

Eitutis, H. D. *Teoretychno-praktychni osnovy reformuvannia zaliznyts Ukrainy* [Theoretical and practical bases for reforming the railways of Ukraine]. Nizhyn: Aspekt-Polihraf, 2009.

"Finansovyi plan PAT «Ukrzaliznytsia» na 2018 rik" [The financial plan of PJSC "Ukrzaliznytsya" for 2018]. <http://www.uz.gov.ua>

"Finansovyi plan PrAT «Kyiv-Dniprovske MPPZT» na 2017 rik" [The financial plan of PJSC "Kyiv-Dnipro IPPEZ" for 2017]. <https://mtu.gov.ua/news/29128.html>

Fylypenko, A. O., and Baryshnikova, V. V. "Morska haluz v systemi hlobalnoi ekonomiky: tendentsii i perspektyvy" [Marine industry in the global economy: trends and prospects]. In *Priorytety rozvytku morehospodarskoho kompleksu Ukrainy y umovakh hlobalizatsii*. Odesa: Feniks, 2013.

*Konkurentospromozhnist ta stalyy rozvytok morehospodarskoho kompleksu Ukrainy* [Competitiveness and sustainable development of Ukraine's maritime economy]. Odesa: IPREED NAN Ukrainy, 2011.

Makarenko, M. V. et al. *Zaliznychnyi transport Ukrainy na porozi reformuvannia* [Rail transport of Ukraine on the verge of reform]. Kyiv: DETUT, 2008.

Novikova, A. M. *Ukraina v systemi mizhnarodnykh transportnykh korydoriv* [Ukraine in the system of international transport corridors]. Kyiv: NIPMB, 2003.

"Stratehiia staloi lohistyky ta Plan dii dlia Ukrainy" [Sustainable Logistics Strategy and Action Plan for Ukraine]. <https://mtu.gov.ua/files/Logistics.pdf>

"Transport i zviazok Ukrainy. 2016 rik" [Transport and communications of Ukraine. 2016 year]. [http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat\\_u/publ8\\_u.htm](http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/publ8_u.htm)

"Transportna stratehiia Ukrainy do 2030 roku" [The transport strategy of Ukraine until 2030]. <https://menr.gov.ua/files/docs/Proekt/>

"Ukrzaliznytsia: mify i pravda pro monopoliiu" [Ukrzaliznytsya: myths and the truth about a monopoly]. <https://info.uz.ua>

"Valovyi vnutrishnii produkt (u faktychnykh tsinakh) za 2012-2017 rr." [Gross Domestic Product (at current prices) for 2012-2017]. Vantazhooborot ta obsiahy perevezen vantazhiv za 2012-2017 rr. <http://www.ukrstat.gov.ua/>

"Yedynyi derzhavnyi reiestr pidpriumstv ta orhanizatsii Ukrainy (IEDRPOU) dani 2016 roku" [The Unified State Register of Enterprises and Organizations of Ukraine (EDRPOU) dates from 2016]. <http://www.ukrstat.gov.ua/menu/edrpu.htm>