

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
ДЕПАРТАМЕНТ ГУМАНІТАРНОЇ ПОЛІТИКИ  
ВІННИЦЬКОЇ ОБЛАСНОЇ ВІЙСЬКОВОЇ АДМІНІСТРАЦІЇ  
КОМУНАЛЬНИЙ ЗАКЛАД ВИЩОЇ ОСВІТИ  
“ВІННИЦЬКА АКАДЕМІЯ БЕЗПЕРЕРВНОЇ ОСВІТИ”



*Випуск №3(36)*

# НАУКОВИЙ ВІСНИК

**“Vin Smart Eco”**

ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ ІІІ МІЖНАРОДНОЇ  
НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ  
18-20 ТРАВНЯ 2023 РОКУ

Вінниця  
2023

Збірник наукових праць



МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
ДЕПАРТАМЕНТ ГУМАНІТАРНОЇ ПОЛІТИКИ  
ВІННИЦЬКОЇ ОБЛАСНОЇ ВІЙСЬКОВОЇ АДМІНІСТРАЦІЇ  
КОМУНАЛЬНИЙ ЗАКЛАД ВИЩОЇ ОСВІТИ  
“ВІННИЦЬКА АКАДЕМІЯ БЕЗПЕРЕРВНОЇ ОСВІТИ”



*Випуск №3(36)*

# НАУКОВИЙ ВІСНИК

**“Vin Smart Eco”**

ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ ІІІ МІЖНАРОДНОЇ  
НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ  
18-20 ТРАВНЯ 2023 РОКУ

Вінниця

2023

## ПРОБЛЕМИ ЕКОЛОГІЧНО СТАЛОГО РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Анотація.* Розглянуто проблеми екологічно сталого розвитку залізничного транспорту України. Проведений аналіз зміни пасажирообороту та вантажообороту в Україні з 2017 по 2021 роки. Розглянуто фактори, які негативно впливають на показники якості та ефективності перевезень пасажирів та вантажів, рівень екологічного навантаження на довкілля.

*Ключові слова:* залізничний транспорт, вантажооборот, пасажирооборот, екологічні вимоги, сталий розвиток.

З усіх видів транспорту, які використовуються на цей час, найбільш перспективнішим є залізничний транспорт. Цей вид транспорту поєднує швидкісні характеристики, цінові та екологічні вимоги. В цілому, загальна довжина залізничної мережі в світі становить 1,2 млн. км. Довжина залізничного полотна в Україні дорівнює 2,3% протяжності залізничного полотна світу. Залізничний транспорт здійснює біля 6% світового вантажообороту і приблизно 5% світового пасажирообороту.

Залізничний транспорт в Україні є провідним у загальній транспортній системі країни. За допомогою залізничних перевезень виконується близько 57 % внутрішнього вантажообороту України. Це відповідає рівню перевезень цим видом транспорту в таких країнах Європи, як Чехія (68 %), Польща (55 %), а також Швейцарія (45 %), Австрія (40 %), Швеція (35 %). Якщо порівнювати цей показник з США, то в транспортній системі цієї країни на частку залізничного транспорту припадає біля 35 % вантажообороту. Значно менший цей показник в таких країнах, як Данія (15 %), Норвегія (10 %), Італія (10 %), Нідерланди (5 %) [1].

Залізничний транспорт поряд з автомобільним і міським електричним (тролейбусним, трамвайним, метрополітенном) видами транспорту є одним зосновних перевізників пасажирів в Україні. Він посідає чільне місце серед інших видів транспорту.

Пасажирооборот України залізничним транспортом посідає одне з провідних місць у структурі перевезень. Щодо автомобільних перевезень, то процес приватизації їх значної частини спричинив виникнення тарозвиток такого популярного на цей час виду пасажирського транспорту, як маршрутні таксі, що дозволило автомобільному транспорту розпочати поступове відновлення своїх позицій на ринку пасажирських перевезень [2].

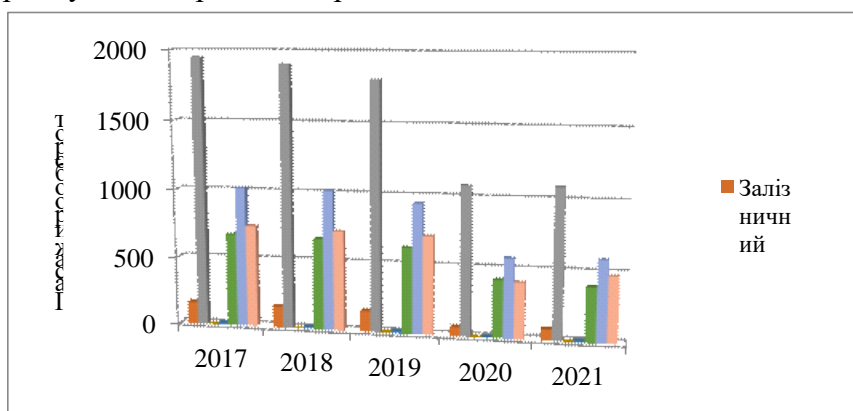


Рис. 1. Пасажирооборот за видами транспорту в Україні [за автором]

За пасажирооборотом серед всіх видів транспорту залізничний транспорт займає третє місце, після автомобільного та міського транспорту (табл. 1).

Таблиця 1

**Перевезення пасажирів за видами транспорту в Україні [за автором]**

Вид транспорту	Перевезення вантажів, млн. пасажирів				
	2017	2018	2019	2020	2021
Усіма видами транспорту, у т. ч.:	4569,6	4487,1	4262,3	2570,2	2655,4
залізничним	162,1	158,1	154,8	68,3	81,3
автомобільним	1953,5	1906,8	1804,9	1083,9	1089,3
водним	0,7	0,7	0,7	0,3	0,5
авіаційним	13,3	12,5	13,7	4,8	9,3
трамвайний	678,2	666,3	627,5	422,8	398,0
тролейбусний	1018,2	1016,2	945,7	579,0	594,4
метрополітен	743,6	726,6	715,0	411,1	482,6
Частка залізничного транспорту, %	3,6	3,5	3,6	2,7	3,1

Станом на 2020 рік його вантажооборот становив 48,7 % від загальних обсягів, а пасажирооборот складав 3,1%. У той самий час незначні зміни пасажирообороту залізничного транспорту впродовж останніх років привели до збільшення його частки у структурі пасажирообороту, який становив біля 3,1 % у 2021 році.

Основною проблемою розвитку транспорту є його зростаюче технічне й технологічне відставання, що не сприятиме подальшому економічному розвитку країни, її європейській інтеграції та може призвести до незадовільного рівня транспортного обслуговування, зменшення швидкості просування товарів, залежності зовнішньої торгівлі України від іноземного транспорту, втрати конкурентоспроможності вітчизняного транспорту, зростання його аварійності та екологічного навантаження. Вирішення цих проблем є особливо важливим в умовах переходу національної економіки у фазу інтенсивного економічного зростання та курсу на європейську інтеграцію.

Сьогодні транспорт у цілому задовольняє потреби економіки та населення у перевезеннях, однак рівень безпеки, показники якості та ефективності перевезень пасажирів і вантажів, рівень екологічного навантаження на довкілля не задовольняють сучасні вимоги [1, 2]. На виникнення проблеми вплинув цілий ряд негативних факторів:

- незавершеність структурних реформ, у тому числі на залізничному, морському, міському та приміському громадському транспорті;
- збитковість підприємств міського та приміського пасажирського транспорту внаслідок недостатньої компенсації коштів від перевезень пільгових категорій пасажирів та відсутність фінансування на оновлення пасажирського рухомого складу з Державного бюджету відповідно до Закону України «Про залізничний транспорт»;
- недостатнє фінансування державних програм розвитку транспорту, дорожнього господарства, нівелювання вимог та підходів до утримання різних за значенням доріг;
- незадовільна система містобудівництва та утримання транспортної інфраструктури у містах.

**Список використаних джерел**

1. Кірпа Г. М. Інтеграція залізничного транспорту України у європейську транспортну систему : монографія. – 2-ге вид., переробл. і допов. Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2004. 248 с.
2. Власенко Д. О. Синергетичний підхід до розвитку та управління регіональним ринком транспортних послуг. Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції «Стратегія розвитку сучасного міста». Сімферополь, 2012. С. 23–27.