

УДК 656.212

Д. М. КОЗАЧЕНКО^{1*}, Р. Г. КОРОБІЙОВА^{2*}, А. В. РУБЕЦЬ^{3*}

^{1*} Науково-дослідна частина, Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, 49010, м. Дніпро, Україна, тел. +38 (056) 373 15 04, ел. пошта kozachenko@upp.diit.edu.ua, ORCID 0000-0003-2611-1350

^{2*} Каф. «Управління експлуатаційною роботою», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, 49010, м. Дніпро, Україна, тел. +38 (056) 373 15 70, ел. пошта rgkorobyova@rambler.ru, ORCID 0000-0002-6424-1079

^{3*} Каф. «Управління експлуатаційною роботою», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, 49010, м. Дніпро, Україна, тел. +38 (056) 373 15 70, ел. пошта rubetsav@gmail.com, ORCID 0000-0002-3941-6965

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ В УКРАЇНІ

Мета. Метою роботи є аналіз конкурентоспроможності залізничного транспорту України у порівнянні з іншими видами транспорту при виконанні пасажирських перевезень та розробка пропозицій щодо забезпечення збалансованого розвитку ринку залізничних перевезень. **Методика.** Дослідження виконані на основі методів математичної статистики та аналізу часових рядів. В процесі дослідження досліджені динаміка показників пасажирських перевезень залізничним транспортом України та його конкурентоспроможність у порівнянні з автомобільним транспортом. **Результати.** Незбалансований ринок транспортних послуг призводить до витіснення залізничного транспорту з ринку пасажирських перевезень, збільшення ризику загибелі та травмування людей під час поїздок, збільшення залежності України від імпортової нафти та нафтопродуктів, автомобілів та запасних частин до них. Подолання вказаної ситуації можливе лише за підтримки залізничних перевезень пасажирів зі сторони держави та місцевих органів влади. **Наукова новизна.** Наукова новизна роботи полягає у тому, що в ній отримані нові залежності, що характеризують тенденції розвитку ринку перевезень пасажирів в Україні. **Практична значимість.** Практична значимість результатів дослідження полягає в тому, що вони показують спільність процесів, які відбуваються на залізничному транспорті України з процесами, що відбувалися на залізницях США та Західної Європи. З урахуванням цього в Україні повинні застосовуватись інструменти державної підтримки залізничного транспорту для забезпечення збалансованого розвитку транспортного ринку.

Ключові слова: залізничний транспорт, пасажирські перевезення, конкуренція, пасажирообіг, стійкий розвиток.

Вступ

Пасажирські перевезення мають особливе соціально-економічне значення у житті суспільства та його громадян, а також є одним з найважливіших видів діяльності транспорту. У зв'язку з цим дослідження проблем збалансованого розвитку транспорту для виконання пасажирських перевезень є актуальною задачею.

В умовах ринкової економіки різні види транспорту знаходяться у стані економічної конкуренції. В той же час, згідно із сучасною теорією стійкого розвитку [1] оцінка ефективності тих чи інших заходів не може здійснюватися виключно на підставі економічних показників і держава повинна активно впливати та транспортний ринок і формувати його таким чином, щоб його робота була ефективною у соціальній та екологічній сферах.

Одним з основних перевізників пасажирів у світі є залізничний транспорт, який має такі

переваги як порівняно низькі затрати при перевезеннях на далекі відстані, безпеку та екологічність, всепогодність. Однак у різних країнах розвиток пасажирських залізничних перевезень відбувався по різному.

В США залізниці почали втрачати статус основного перевізника пасажирів, починаючи з 20-х років 20-го сторіччя. В період з 1920 по 1970 роки обсяги пасажирських залізничних перевезень скоротилися більше ніж на 80 % [2] за рахунок переходу клієнтів на автомобільний та авіаційний транспорт. Для подолання вказаної ситуації у 1971 р. була створена національна залізнична корпорація Amtrak. Amtrak є монополістом в обслуговуванні пасажирів, що перевозяться залізничним транспортом на дальні відстані та належить уряду США. Кількість пасажирів, що перевозяться компанією Amtrak стійко зростає (див. рис. 1) [3, 4] і у 2015 році склала 30,8 млн. пасажирів, що майже в двічі перевищує кількість перевезених па-

сажирів у 1972 році (перший повний рік роботи Amtrak) яка складала 15,5 млн. пасажирів [5].

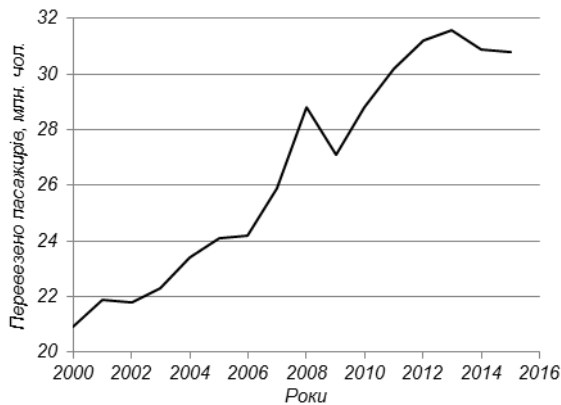


Рис. 1. Обсяги перевезень пасажирів корпорацією Amtrak у 2000-2016 роках

Задачу оцінки ефективності залізничних перевезень у порівнянні з іншими видами транспорту в роботах американських вчених пропонується розглядати як задачу багатокритеріального вибору з урахуванням витрат власника інфраструктури, витрат перевізника, витрат часу пасажирів на перевезення та їх очікування, соціальних витрат, пов'язаних з забрудненням навколишнього середовища, шумом, нещасними випадками, енергоефективністю та ін. [6, 7]. При цьому соціальний ефект від використання залізниць для перевезення пасажирів є причиною державної підтримки цього виду діяльності [2].

Подібно до США у країнах Західної Європи в кінці 20-го – на початку 21 сторіччя залізниці почали втрачати пасажирів у конкурентній боротьбі з іншими видами транспорту. В період з 1970 по 1998 рік доля залізничного транспорту у пасажирських перевезеннях зменшилася з 10 % до 6 %; в той же період кількість автомобілів збільшилася втричі з 62,5 млн. до 175 млн. одиниць [8]. У зв'язку з цим у [8] була поставлена задача відновлення залізничного транспорту і збільшення його долі на ринку перевезень. Для періоду після прийняття [8] характерне зростання обсягів залізничних пасажирських перевезень в Європейському Союзі. Динаміка пасажирообігу представлена на рис. 2 [10]. При цьому необхідно відмітити, що зростання є характерним для країн-«старих членів» Європейського Союзу: Німеччини, Франції, Італії, Великобританії. В той же час у «нових членів» спостерігається значне падіння пасажирообігу залізниць. Зокрема у Польщі він скоротився на 40 %, а Румунії – на 74 %.

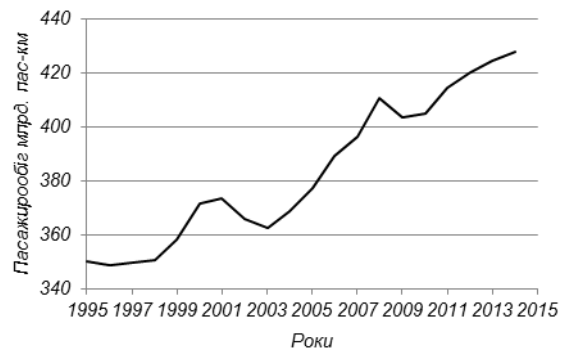


Рис. 2. Динаміка пасажирообігу залізничного транспорту Європейського Союзу

Основні напрямки подальшої транспортної політики Європейського Союзу викладені [9]. У відповідності з цим документом основними цілями розвитку транспорту у Європейському Союзі є зменшення його залежності від нафти як для здобуття економічної стабільності країн-членів, так і для зменшення забруднення навколишнього середовища. Для досягнення вказаних цілей в [9] зокрема заплановані наступні кроки:

- відмова від використання автомобілів на вуглецевому паливі у містах до 2050 року;
- завершення формування європейської високошвидкісної залізничної мережі та перевезення переважної частини пасажирських перевезень на середні відстані на залізничний транспорт до 2050 року;
- з'єднання до 2050 р. усіх аеропортів базової мережі із залізничною мережею, бажано високошвидкісною.

Пасажирські перевезення у Європейському Союзі переважно є дотаційними [11]. При цьому розроблено спеціальний регламент [12], який регулює порядок закупівлі громадських послуг на перевезення пасажирів [13].

В цілому виконаний аналіз показує, що пасажирські перевезення у світі, як правило, є дотаційними і, як правило, програють конкурентну боротьбу автомобільному та авіаційному транспорту при оцінці ефективності перевезень виключно економічними показниками.

Мета

Метою роботи є аналіз конкурентоспроможності залізничного транспорту України у порівнянні з іншими видами транспорту при виконанні пасажирських перевезень та розробка пропозицій щодо забезпечення збалансованого розвитку ринку залізничних перевезень.

Методика

Дослідження виконані на основі методів математичної статистики та аналізу часових рядів. Залізничний транспорт є одним із основних перевізників пасажирів в Україні. На його долю у 2015 році згідно з [14] припадало 36% загального пасажирообігу усіх видів транспорту. Однак останніми роками у діяльності пасажирського господарства залізниць спостерігаються негативні тенденції.

В боротьбі за пасажирів, а отже за доходи, з кожним роком загострюється конкуренція між видами транспорту. В останні роки спостерігається загальний спад перевезень пасажирів. Індекс обсягу відправлення (перевезення) пасажирів всіма видами транспорту в 2015 році становить 87,7 % до попереднього 2014 року [14].

На рис. 3 представлена динаміка обсягів перевезень пасажирів автомобільним та залізничним транспортом у міжміському та приміському сполученні по відношенню до 2000-го року. Аналіз отриманих залежностей показує, що обсяги перевезень автомобільним транспортом в цілому відображають стан економіки країни, в той же час, обсяги залізничних перевезень мають стійку тенденцію до зменшення. Особливо активними ці процеси стали в останні п'ять років.

Необхідно відмітити, що в діючих економічних умовах автомобільні перевезення пасажирів є прибутковими, в той час як залізничні – збитковими.

Загальні збитки від пасажирських перевезень у 2015 році склали 7,7 млрд. грн; при цьому збитки від приміських перевезень склали 4,1 млрд. грн, від міжміських – 3,6 млрд. грн, в тому числі збитки від швидкісного сполучення склали 0,9 млрд. грн.



Рис. 3. Кількість перевезених пасажирів в порівнянні до 2000 року:

ряд 1 – залізничним транспортом в прямому та місцевому сполученні; ряд 2 – залізничним транспортом в приміському сполученні; ряд 3 – автомобільним транспортом в міжміському сполученні; ряд 4 – автомобільним транспортом в приміському сполученні.

Для досягнення беззбитковості пасажирських перевезень вартість білетів повинна бути підвищена в 2,3 рази при збереженні існуючого пасажиропотоку. Держава не надає підтримку залізничним перевезенням, а збитки від них покриваються за рахунок прибуткових вантажних залізничних перевезень.

Автомобільний транспорт залучає потенційних пасажирів оперативністю, гнучкістю зміни маршрутів і розкладу руху, порівняльністю цін та часом знаходження у дорозі. При виборі виду транспорту вирішальними факторами є [15]: зручність розкладу, час у дорозі, комфортність та вартість. Порівняння часу та вартості проїзду залізничним та автомобільним транспортом на основних напрямках перевезень наведені в табл. 1.

Порівняння показників, наведених у табл. 1 показує, що можливість підвищення вартості перевезень залізничним транспортом для досягнення беззбитковості є дуже обмеженою через імовірний перехід пасажирів на автомобільний транспорт.

Таблиця 1

Тривалість перевезення та вартість проїзду на основних напрямках України

Маршрут	Поїзд														Автобус			
	час подорожі, год.		Вартість, грн												Час подорожі, год		Вартість проїзду, грн	
			Купе (СВ)		Купе		Плацкарт		Швидкісні									
			мін	макс	мін	макс	мін	макс	1 клас		2 клас		3 кл					
мін	макс	мін	макс	мін	макс	мін	макс	мін	макс	мін	макс	мін	макс	мін	макс			
Одеса - Харків	14:19	16:56	579,00	698,00	246,39	361,22	134,32	199,82	-	-	-	-	-	15:05	20:30	571,00	725,00	
Одеса - Київ	6:59	12:59	427,00	720,25	223,04	403,29	129,08	238,44	489,91	573,83	309,02	348,22	-	5:25	7:35	250,00	433,00	
Херсон - Київ	7:10	15:44	583,78	615,57	247,98	290,82	111,59	170,53	306,59	335,82	195,36	235,55	-	9:25	11:40	434,00	495,00	
Київ - Харків	4:38	9:06	331,09	833,14	150,07	397,46	96,44	163,00	435,00	472,27	253,82	295,00	120,49	7:00	7:45	266,00	318,00	
Львів - Київ	5:01	12:34	651,14	932,47	254,69	443,13	142,00	202,53	490,00	519,30	312,44	330,00	-	8:00	9:30	270,00	319,00	
Київ - Дніпропетровськ	5:39	8:32	525,00	799,42	174,66	308,21	129,98	168,74	225,94	538,49	295,91	310,00	298,00	6:55	9:25	231,00	379,00	
Дніпропетровськ - Харків	4:14	5:42	326,33	388,95	154,98	180,63	99,32	112,59	-	-	128,15	153,42	-	2:45	5:15	168,00	217,00	

На сьогодні вартість перевезень у купе та у 2-му класі швидкісних поїздів відповідає вартості перевезень автомобільним транспортом. Суттєвий вплив на обсяги перевезень залізничним транспортом здійснює і стан рухомого складу рівень зносу якого перевищує критичну величину. Із 5 291 вагонів інвентарного парку пасажирських вагонів 3 255 (61,5 %) відпрацювали встановлений виробником нормативний термін служби (більше 28 років). Середній вік усього парку пасажирських вагонів складає 27,5 років, загальний знос становить 86 %. Із 1 391 секції електропоїздів 881 секція знаходиться поза межами встановленого виробником нормативного терміну експлуатації, і 268 секцій дизель-поїздів із 299. Знос моторвагонного рухомого складу залізниць становить по електропоїздах – 84 %, дизель поїздах, з урахуванням рейкових автобусів – 93 %.

В разі відсутності оновлення парку пасажирських вагонів в 2015 і послідуєчих роках, починаючи з 2020 року експлуатаційний парк вагонів буде становити 1 250 вагонів, що не дозволить забезпечити перевезення пасажирів.

Динаміка кількості рухомого складу, що забезпечує перевезення пасажирів наведена на рис. 4.

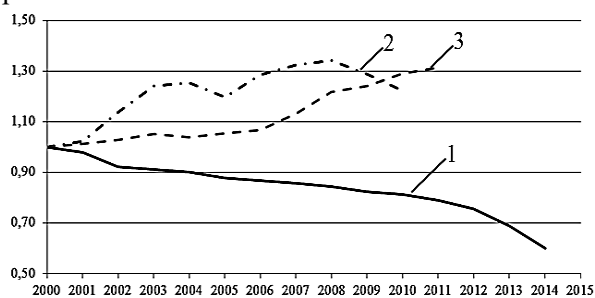


Рис. 4. Динаміка зміни кількості рухомого складу: ряд 1 – пасажирських вагонів Укрзалізниці; ряд 2 – пасажирських автобусів; ряд 3 – легкових автомобілів.

Кількість вагонів на 2014 рік є меншою на 40 % від кількості на 2000 рік. Коштів на оновлення та ремонт рухомого складу у залізничниць немає. Як наслідок накопичується фізично та морально застаріла техніка, скорочуються провізні можливості залізничної мережі, погіршуються умови безпеки. Внаслідок цього обмежується швидкість руху поїздів, виникає реальна загроза безпеці перевезень.

Для забезпечення перспективних обсягів пасажирських перевезень пасажирський транспорт потребує додаткових обсягів інвестицій в обсязі 61,9 млрд. грн протягом найближчих 10 років. Таким чином в умовах дії сучасних економічних чинників пасажирські перевезення будуть залишатись економічно непривабливими для інвесторів. Причиною низької конкурентоспроможності залізничного транспорту є як моральна зношеність рухомого складу та відсталість технологій з одного боку так і недосконалість системи соціально-економічних показників його роботи з іншого.

Показники стану безпеки пасажирських перевезень наведені у табл. 2.

Порівняння показників діяльності автомобільного та залізничного транспорту України з позицій безпеки показує колосальну перевагу останнього. За період з 2010 по 2015 рік на залізничному транспорті не загинуло жодного пасажирів, було травмовано 17 пасажирів. В той же час на автомобільному транспорті загальною користування загинуло 358 чоловік та травмовано 4 076 чоловік. Ще гіршою є ситуація при виконанні перевезень приватними автомобілями де загинуло 9 455 чоловік та було травмовано 91 571 чоловік. В цілому за показниками травматизму залізничний транспорт є в 231 разів безпечніший ніж автомобільний транспорт загального користування.

Таблиця 2

Показники стану безпеки пасажирських перевезень

Рік	Автомобільний транспорт загального користування			Приватні автомобілі		Залізничний транспорт		
	пасажирообіг, млрд. пас-км	травмовано	загинуло	травмовано	загинуло	пасажирообіг, млрд. пас-км	травмовано	загинуло
2015	34,5	452	50	15 295	1494	35,4	3	0
2014	42,6	887	60	17 108	2274	35,9	0	0
2013	49	916	55	19 180	1874	49	0	0
2012	50,3	781	75	18 930	2115	49,3	10	0
2011	51,5	536	33	19 260	2020	50,6	2	0
2010	52	504	85	18 906	1952	50,2	2	0

Україна має потребу у імпорті палива. В цих умовах перевагою залізничного транспорту є те, що 85 % пасажирообігу припадає на електричну тягу. Згідно з даними енергетичного балансу

України [14] у 2014 році понад 80 % нафтопродуктів, що споживалися в Україні, було імпортовано. При цьому 72 % нафтопродуктів в Україні споживається автомобільним транспортом.

В той час як на долю залізничного транспорту – 1,3 %. Доля ж залізничного транспорту у споживанні електроенергії не перевищує 5 %. Тому використання залізничного транспорту дозволяє підвищити енергетичну незалежність країни.

Результати

В цілому на транспортному ринку України відбуваються процеси, що були характерними для США середини 20-го сторіччя та Західної Європи кінця 20-го початку 21 сторіччя. Незбалансований ринок транспортних послуг призводить до витіснення залізничного транспорту з ринку пасажирських перевезень, збільшення ризику загибелі та травмування людей під час поїздок, збільшення залежності України від імпортової нафти та нафтопродуктів, автомобілів та запасних частин до них. Подолання вказаної ситуації можливе лише за підтримки залізничних перевезень пасажирів зі сторони держави та місцевих органів влади. Враховуючи на комплексний характер проблеми її вирішення повинно досягатись на основі програмних методів шляхом розробки «Державної програми розвитку залізничних пасажирських перевезень».

Наукова новизна та практична значимість

Наукова новизна роботи полягає у тому, що в ній отримані нові залежності, що характеризують тенденції розвитку ринку перевезень пасажирів в Україні. Практична значимість результатів дослідження полягає в тому, що вони показують спільність процесів, які відбуваються на залізничному транспорті України з процесами, що відбувалися на залізницях США та Західної Європи. З урахуванням цього в Україні повинні застосовуватись інструменти державної підтримки залізничного транспорту для забезпечення збалансованого розвитку транспортного ринку.

Висновки

Виконані дослідження дозволяють зробити наступні висновки.

Залізничний транспорт знаходиться у стані жорсткої конкурентної боротьби з іншими видами транспорту, насамперед автомобільним та авіаційним і програв її у США та Західній Європі. Аналогічна ситуація спостерігається на сьогодні і в Україні. Її наслідками є зменшення пасажиропотоків, що обслуговуються залізничним транспортом, старіння основних засобів

галузі, зростання парку приватних автомобілів.

В США та Західній Європі для оцінки роботи різних видів транспорту застосовуються додаткова система показників, що характеризує їх соціальну та екологічну ефективність і обґрунтовує доцільність підтримки залізничного транспорту зі сторони держави.

Враховуючи на комплексний характер проблеми її вирішення повинно досягатись на основі програмних методів шляхом розробки «Державної програми розвитку залізничних пасажирських перевезень».

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Giddings, B. Environment, economy and society: fitting them together into sustainable development/Giddings B., Hoppwood B., O'Brien G// Sustainable Development. – 2002. – № 10(4). – P. 187. – 96. – doi: 10.1002/sd.199
2. Plant, J. Handbook of Transportation Policy and Administration (Public Administration and Public Policy/ J. F. Plant, V. R. Johnston, C. E. Ciocirlan: CRC Press. – 2007. – 656 p.
3. Amtrak sets ridership record and moves the nation's economy forward [Електрон. ресурс]. – Режим доступу : <https://www.amtrak.com/ccurl/730/658/FY13-Record-Ridership-ATK-13-122.pdf>
4. Amtrak ridership and ticket revenue steady in fiscal year 2015 [Електрон. ресурс]. – Режим доступу : <https://www.amtrak.com/ccurl/593/119/FY15-Financial-Results-ATK-15-066.pdf>
5. Final Report to Congress on the Amtrak Route System. As Required by the Amtrak Improvement Act of 1978 [Електрон. ресурс]. – Режим доступу : <http://www.fra.dot.gov/eLib/details/L04153>
6. Amtrak: A cost-effectiveness analysis [Електрон. ресурс]. – Режим доступу : <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0191260779900311>
7. Levinson, D. The full cost of high-speed rail: an engineering approach. / Levinson, D., Mathieu, J. M., Gillen, D., & Kanafani, A. // Annals of Regional Science. – 1997. – Vol. 31. – PP. 189-215. doi: 10.1007/s001680050045.
8. European transport policy for 2010: time to decide. [Електрон. ресурс]. – Режим доступу : http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf.
9. Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system [Електрон. ресурс]. – Режим доступу : <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52011DC0144>
10. Statistical pocketbook 2016. [Електрон. ресурс]. – Режим доступу : https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en.
11. Реформа железных дорог: Сборник материалов по повышению эффективности сектора железных дорог [Електрон. ресурс]. – Режим

доступу : <http://documents.worldbank.org/curated/en/616111469672194318/pdf/692560ESW0P1210ilway0Reform0Russian.pdf>.

12. Регламент (ЄС) №1370/2007 Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року про громадські послуги з перевезення пасажирів залізницею і автомобільними шляхами [Електрон. ресурс]. – Режим доступу : <http://www.transport-ukraine.eu/docs/reglament-ies-no13702007-ievropeyskogo-parlamentu-ta-radi-vid-23-zhovtnya-2007-roku-pro>.

13. Jonas Butkevičius The strategy of passenger transportation by national railway transport: The implementation of public service obligations / Jonas

Butkevičius // Transport. – 2009. – Vol. 24. – P. 180-186.

14. Державний комітет статистики. Транспорт [Електрон. ресурс] – Режим доступу: www.ukrstat.gov.ua.

15. Коробйова, Р. Г. Розвиток сервісу в пасажирських залізничних перевезеннях / Р. Г. Коробйова, А. Д. Чугай // Транспортні системи та технології перевезень. – 2013. – Вип. 5. – С. 33-36. – doi : 10.15802/tstt2013/19274.

Стаття рекомендована до друку д.т.н., проф. Лаврухіним О. В. (Україна)

Надійшла до редколегії 10.11.2016

Прийнята до друку 15.11.2016

Д. Н. КОЗАЧЕНКО, Р. Г. КОРОБЬЕВА, А. В. РУБЕЦЬ

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ В УКРАЇНІ

Цель. Целью работы является анализ конкурентоспособности железнодорожного транспорта Украины по сравнению с другими видами транспорта при выполнении пассажирских перевозок и разработка предложений по обеспечению сбалансированного развития рынка железнодорожных перевозок. **Методика.** Исследования выполнены на основе методов математической статистики и анализа временных рядов. В процессе исследования изучены динамика показателей пассажирских перевозок железнодорожным транспортом Украины и его конкурентоспособность по сравнению с автомобильным транспортом. **Результаты.** Несбалансированный рынок транспортных услуг приводит к вытеснению железнодорожного транспорта с рынка пассажирских перевозок, увеличение риска гибели и травмирования людей во время поездок, увеличение зависимости Украины от импортной нефти и нефтепродуктов, автомобилей и запасных частей к ним. Преодоление указанной ситуации возможно только при поддержке железнодорожных перевозок пассажиров с стороны государства и местных органов власти. Научная новизна. Научная новизна работы заключается в том, что в ней получены новые зависимости, характеризующие тенденции развития рынка перевозок пассажиров в Украине. **Практическая значимость.** Практическая значимость результатов исследования заключается в том, что они показывают общность процессов, которые происходят на железнодорожном транспорте Украины с процессами, происходившими на железных дорогах США и Западной Европы. С учетом этого в Украине должны применяться инструменты государственной поддержки железнодорожного транспорта для обеспечения сбалансированного развития транспортного рынка.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, пассажирские перевозки, конкуренция, пассажирооборот, устойчивое развитие.

D. M. KOZACHENKO, R. G. KOROPYOVA, A. V. RUBETS

PROBLEMS OF DEVELOPMENT PASSENGER TRANSPORTATION BY RAILWAY TRANSPORT IN UKRAINE

Purpose. The research aims the analysis of the competitiveness of rail transport in Ukraine compared to other modes of transport in the performance of passenger transport and development of proposals to ensure a balanced sustainability of the railway service. **Methodology.** The research is based on the methods of mathematical statistics and time series analysis. The trend data of passenger transportation by railways in Ukraine and its competitiveness in comparison with road transport is analyzed. **Findings.** Unbalanced market of transport services is leading to displacement of the railway transport from passenger market, increase of the risk of people's death and injury while traveling, increase of Ukraine's dependence on imported oil and oil-products, autos and details for them. Removing this situation is possible only with the support of railway transportation by state and local government. **Originality.** There are received new dependencies which characterizing trends in the freight and passenger market in Ukraine. **Practical value.** The practical importance of research shows the community of the processes that occur in railway transport of Ukraine with the processes which taking place on the railways of the United States and Western Europe. Ukraine should apply instruments of state support for railway transport to ensure balanced development of the transport market.

Keywords: railway transport; passenger traffic; competition; passenger miles; sustainable development.