

фінансові витрати; клієнту зручно та надійно мати справу з однією відповідальною компанією замість налагодження чисельних контактів, а з іншого – вимагають більшої злагодженості дій учасників перевізного процесу, які б діяли на ринку як бізнес-партнери.

В умовах сьогодення функціонування ринку мультимодальних перевезень є ефективним напрямом формування потужної транспортної системи країни, оскільки дає можливість збільшити обсяги перевезень по всій території країни та залучити національні транспортні компанії до цього процесу, що сприятиме підвищенню конкурентоспроможності України на світовому ринку. Удосконалення транспортних послуг сприятиме розвитку мережі вже існуючих транспортних коридорів. Проте, не варто забувати, що разом з перевагами, мультимодальні перевезення вважаються одним із найскладніших різновидів логістичного процесу.

[1] Мультимодальне перевезення: визначення, види, схема [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://xn--80aimveh.pp.ua/nauka/64-multimodalne-perevezennya-viznachennya-vidi-shema.html>

[2] Закон України «Про мультимодальні перевезення» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1887-20#Text>

[3] Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80>

[4] Комбіновані системи перевезень вантажів. Їх переваги та недоліки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://studopedia.org/14-50364.html>.

УДК 656.2 (03)

УДОСКОНАЛЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЯК ОСНОВА ПІДТРИМКИ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ВІЙНИ

IMPROVEMENT OF RAILWAY INFRASTRUCTURE AS A BASIS FOR SUPPORTING UKRAINIAN ECONOMY IN WAR CONDITIONS

докт. техн. наук Г. Л. Ватуля

Український державний університет залізничного транспорту (м.Харків)

D. Sc. (Tech.). G.L. Vatulya

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Надійність та ефективність функціонування залізничної транспортної галузі України є запорукою підтримки та розвитку вітчизняної економіки, а також європейських країн як в умовах війни, так й в післявоєнний період. З початку повномасштабної війни АТ «Укрзалізниця» виконала величезну роботу щодо забезпечення евакуації людей із найнебезпечніших регіонів держави. Наразі реалізацію програми евакуації переважно завершено (окрім поточної ситуації в Донецькій та

Луганській областях) і керівництво залізниці повинно зосередити увагу на виконанні завдань, які будуть зорієнтовані на удосконалення і створення експортних та митних потужностей на західних кордонах країни з метою збільшення залізничного експорту замість морського, що створить основу для підтримки економіки України в умовах війни. У мирний час через сухопутний кордон проходило майже 1,5 млн. т вантажів на місяць, щоб подолати сучасні потреби експорту агро-промислового та гірничо-металургійного комплексів, а тому потрібно буде забезпечити перевезення через кордон мінімум 7 млн. т на місяць.

Сьогодні через загальний дефіцит залізничної пропускної спроможності на західних прикордонних пунктах пропуску, простий вагонів в очікуванні дозволу становить понад 20 діб. Якщо говорити про продукцію гірничо-металургійного комплексу, то у квітні 2022 року підприємства даного комплексу не зможуть експортувати близько 900 тис. т вантажів, що відповідає втраті близько 440 млн дол. валютних надходжень, а у травні-червні 2022 року втрати вже можуть становити до 1600 тис. т або 770 млн дол. щомісяця. Ситуація дійсно є катастрофічною, адже неможливість експорту загрожує повною зупинкою виробництва для тих підприємств, які намагаються зробити все можливе для продовження функціонування та забезпечення надходжень до бюджету країни. З урахуванням потреб гірничо-металургійного комплексу та агро-промислового комплексу вже зараз необхідно вирішувати питання збільшення пропускної спроможності західних прикордонних переходів.

Саме тому при удосконаленні залізничної інфраструктури сьогодні, перш за все, слід звернути увагу на наступні стратегічні напрямки:

- розширення залізничної інфраструктури та терміналів, щоб збільшити експорт через західні кордони в АТ «Укрзалізниця» слід створити штаб, а також окремі робочі групи з кожного прикордонного переходу, які б займалися розширенням пропускної спроможності ділянок. Зазначене можна зробити як за рахунок збільшення пропускної спроможності вже існуючих терміналів через їх кардинальне техніко-технологічне оновлення (однак це потребує багато часу, що ускладнює виконання поставленого завдання в умовах війни), так і за рахунок модернізації терміналів (на термінали можна встановити досить прості мобільні установки з метою здійснення перевалки в більших обсягах вже сьогодні). Для прискорення виконання зазначених завдань можливе залучення приватного бізнесу в процес розбудови терміналів на залізничних стиках із західними країнами-сусідами, щоб переорієнтувати вантажопотоки із заблокованих вітчизняних морських портів;

- забезпечення рівномірного розподілу вантажів за всіма пунктами прикордонних переходів. Адже сьогодні всі учасники транспортування прагнуть потрапити на три основні прикордонні переходи, які найкраще технічно оснащені (в результаті, в Ізові маємо десятиденні простой);

- подолання проблеми нестачі вагонів, які мали б візки придатні для експлуатації на європейських коліях (АТ «Укрзалізниця» взагалі немає власних вагонів такого типу). В АТ «Укрзалізниця» є можливість трансформувати частину власних вагонів, проте технічно за габаритами підходять не всі. Альтернативою під час вирішення цього питання є підвищення загального рівня контейнеризації вантажної системи АТ «Укрзалізниця», адже використання контейнерів є найбільш звичним для роботи в країнах ЄС, де рівень контейнеризації становить у середньому 40-60% проти 3% в Україні. Однак нестача необхідного рухомого складу сприятиме збільшенню цієї частки. Щодо забезпечення якісної реалізації даного стратегічного напрямку у довгостроковій перспективі, то слід звернути увагу на можливість розбудови залізничної інфраструктури з євроколією від західного кордону до центральних регіонів України. Це позбавило б необхідності постійної перебудови на кордоні рухомого складу (з візків колії ширини 1520 мм до європейського) і суттєво спростило б та прискорило транспортну логістику. Однак, даний напрямок вимагатиме значних витрат часу та інвестицій, на які поки що розраховувати не доводиться;

- забезпечення реалізації додаткових економіко-правових стимулюючих заходів щодо підтримки експорту, що дозволить експортерам в умовах війни підтримувати сталий вантажопотік, забезпечити постійні доходи АТ «Укрзалізниця» за рахунок збільшення обсягів, а також здійснити фінансово-економічну підтримку економіки України за рахунок валютних та податкових надходжень.

Таким чином, залізничний транспорт наразі слід розглядати не лише як стратегічний об'єкт спроможний забезпечити в повному масштабі евакуацію населення і потреби воєнно-промислового комплексу, а й створити якісне підґрунтя для підтримки вітчизняного бізнесу та економіки України і відродження нашої держави в післявоєнний період.