

та Польщею, звідки зернові вантажі будуть доставлені до портів та логістичних хабів європейських держав. Зокрема, опрацьовуються логістичні шляхи, які уможливляють доставку зерна через такі переходи: у напрямку Румунії - станція Рені (пропускна здатність 87 вагонів на добу), станція Джурджулешти (пропускна здатність 5 вагонів на добу), станція Ізмаїл (пропускна здатність 18 вагонів на добу), станція Вадул-Сірет (пропускна здатність 40 вагонів на добу); у напрямку Польщі - станція Мацеїв (пропускна здатність 20 вагонів на добу), станція Мостиська-2 (пропускна здатність 25 вагонів на добу); у напрямку Угорщини - станція Батьово (пропускна здатність 17 вагонів на добу); у напрямку Угорщини та Словаччини - станція Чоп (пропускна здатність 20 вагонів на добу), станція Мукачево (пропускна здатність 10 вагонів на добу), станція Есень (пропускна здатність 30 вагонів на добу).

УДК 656.225:629.1

**ВПЛИВ ВОЄННОГО СТАНУ НА ОСНОВНІ ПОКАЗНИКИ
ВАНТАЖНОЇ РОБОТИ ЗАЛІЗНИЦІ УКРАЇНИ**

**THE INFLUENCE OF THE MILITARY STATE ON THE MAIN
INDICATORS OF FREIGHT WORK OF THE RAILWAY OF UKRAINE**

*Канд. техн. наук В.М. Запара, магістри Н.Г. Капустянська,
В.В. Конарьов, Н.В. Неглядова
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*PhD (Tech.) V.M. Zapara, master students N.H. Kapustyanska,
V.V. Konarov, N.V. Nehlyadova,
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Залізнична галузь України знаходиться в досить складному стані, особливо з початком широкомасштабної агресії Російської Федерації. Однак за підсумками 2021 року АТ «Укрзалізниця» вийшла з негативної динаміки зниження обсягів вантажоперевезень, яка продовжувалася одинадцять років, стала вже «традицією». Минулого року перевезено 314,3 млн. т вантажів проти 305,5 млн. т у 2020 році (зростання на 2,9%). Помітно зросли внутрішні перевезення: з 143,4 млн. т у 2020 році до 149,8 млн. т (тобто на 4,5%). Мало місце збільшення імпорتنих перевезень з 36,5 млн. т до 40,6 млн. т (збільшення на 11,2%) при фактичній стабілізації експорту (113,0 млн. т за 2020 рік та 112,4 млн. т за 2021 рік). Цьому була низка об'єктивних причин, однак важливим в такій ситуації вбачається необхідність

закріплення позитивних трендів для удосконалення функціонування галузі (навіть з урахуванням воєнного стану).

Лідерами за обсягами перевезень за 2021 рік стали залізна та марганцева руда – 77,6 млн. т, мінбудматеріали – 65,7 млн. т, кам'яне вугілля – 50,2 млн. т, зернові вантажі – 33,7 млн. т.

АТ «Укрзалізниця» за підсумками січня-листопада 2021 року вийшла на показник середньодобового навантаження вантажів у 727,2 тис. т, що на 2% більше, ніж за аналогічний період 2020 року. У листопаді 2021 року середньодобове навантаження склало 787,4 тис. тонн, що було найбільшим показником 2021 року у помісячному розрізі.

Поряд з цим спостерігалось покращення фінансових результатів діяльності залізничної галузі. АТ «Укрзалізниця» за підсумками 2021 року отримала, за оперативними даними, 457,5 млн. грн чистого прибутку проти майже 12 млрд грн чистого збитку у 2020 році. Оперативна щоденна робота з вантажовласниками, яка дала наведений приріст вантажопотоку, а також піднятий тариф на вантажні перевезення, ефективний прозорий розподіл вагонів на аукціонах дали в результаті можливість компенсувати 1,4 млрд грн збитку за першу половину 2021 року та вивести компанію в прибуток за результатами року.

Так, за підсумками 2021 року АТ «Укрзалізниця» отримала чистий дохід від реалізації в сумі 86,6 млрд грн, що на 15 % вище, ніж у 2020 році. Зокрема, дохід від вантажних перевезень зріс на 11,2 % до 72,3 млрд грн, від пасажирських перевезень — на 50,7 % до 6,23 млрд грн.

Широкомасштабне вторгнення російської армії в Україну 24 лютого 2022 року суттєво вплинуло на більшість основних показників роботи залізничного транспорту.

Перше, на що вплинула військова агресія – навантаження у вагони. Негативна динаміка спостерігалася щодо основних типів рухомого складу. Так, обсяги навантаження у піввагони впали приблизно у 2,5 рази порівняно з березнем 2021 року, у зерновоза – майже у 3,5 рази. Проте ситуація була нерівномірною протягом місяця – ближче до кінця звітної періоду спостерігалось зростання обсягів.

З іншого боку у березні 2022 року стрімко зріс оборот вагонів. Середній час обороту піввагона збільшився майже на 6 діб, а зерновоза – на 10 діб. Значно менш суттєво змінився показник для критичних вагонів та цистерн.

Разом із тим, бойові дії майже не вплинули на розподіл парку приватних вагонів та рухомого складу власності АТ «Укрзалізниця» на ринку. Частка у навантаженні вагонів приватних підприємств продовжує домінувати.

У першому кварталі 2022 року залізницею України перевезено 56 млн. т вантажів. Залізничні перевезення у квітні продемонстрували зростання порівняно з березнем. Якщо у березні показник становив 8,3 млн т вантажів, то у квітні — 9,15 млн т (за оперативними даними). Найбільше вантажів перевезено у внутрішньому сполученні (майже 4,8 млн т) та експортному

(3,9 млн. т). Натомість імпорт і транзит скоротилися порівняно з березнем. Вантажобіг становив 6 млрд 441 млн ткм, що на 365 млн ткм перевищує показник березня 2022 року.

Що ж до середньодобового навантаження, то у квітні цей показник становив 295 тис. т, що на 38 тис. т більше, ніж у березні. Найбільше навантажили руди залізної і марганцевої (96,8 тис. т) та кам'яного вугілля (56 тис. т). Зерна — 41,2 тис. т (це майже вдвічі більше, ніж у березні 2022 року). Чорних металів та будівельних вантажів навантажено майже однаково — 15,1 та 15,2 тис. т відповідно.

Звісно, що наведені дані складно порівнювати із показниками відповідного періоду 2021 року, адже військове вторгнення РФ на територію України суттєво вплинуло на роботу залізниці. І основною задачею структури залишається максимально можливе задоволення потреб держави у вантажних та пасажирських перевезеннях з урахуванням ситуації воєнного часу.

УДК 339.188.4

ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА В УМОВАХ КРИЗИ

TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN CRISIS

докт. екон. наук О.М. Кібік, канд. екон. наук . В.О. Котлубай
Національний університет «Одеська юридична академія»

D. Sc. (Econ.) O. Kibik, PhD (Econ.) V. Kotlubai
National University «Odessa Law Academy»

Протягом тривалого періоду модель постачань та транспортна системи відповідали вимогам функціонування стабільного та передбачуваного світу. Світ докорінно змінився. Розвиток сучасної транспортної системи відбувається в умовах численних криз глобального, регіонального, національного, галузевого рівнів. Транспортні підприємства, які у більшості є елементами критичної інфраструктури, можуть у першу чергу піддаватися руйнівним впливам під час кризи.

Криза у сучасних умовах є небажаним явищем, що може мати непередбачувані масштабні наслідки для економічних агентів різних рівнів та їхніх груп. Лише за останні роки представники різних видів транспорту забезпечували функціонування своїх структур в умовах фінансової кризи 2008 р., міграційної кризи 2015 р., кризи COVID-19 2020 р., кліматичної кризи, що триває протягом тривалого періоду, та війни в