

З 2019 року відбулося багато подій (зміна керівництва АТ «Укрзалізниця», деякі незначні реформи), але на сьогодні ситуація ніяк не вирішена.

Наразі питання стало дуже гостро. Україні необхідно стати частиною Європи, а для цього необхідно виконати умови, що вимагає ЄС. Крім того, реформування АТ «Укрзалізниця» принесе значно більше користі державі та підтримає бізнес.

Виходячи з вищесказаного та враховуючи складну ситуацію в нашій країні, яка перебуває в періоді широкомасштабних військових дій, пов'язаних з агресією РФ, варто не робити емоційних рішень, а звернути увагу на плани щодо відновлення галузі та подальших реформ для переходу до європейських цінностей та інтеграції до єдиної транспортної системи, з урахуванням інтересів усіх учасників ринку у цивілізаційному ключі.

Україна зобов'язана показати не лише вміння відстоювати військовим шляхом свою цілісність, а й уміння запропонувати сучасну транспортну, європейську систему з використанням сучасних засобів та технологій у галузі з дотриманням законодавства України, нормативних актів, які регламентують організацію перевезень вантажів у внутрішньому та міжнародному сполученнях.

УДК 658:656.2

ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ ЯК ОСНОВА СТАЛОГО ПІСЛЯВОЄННОГО ВІДНОВЛЕННЯ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

RAIL TRANSPORT AS THE BASIS OF SUSTAINABLE POST-WAR ECONOMY RECOVERY OF UKRAINE

*докт. екон. наук О. Г. Кірдіна, канд. екон. наук О. Д. Стешенко
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*D.Sc. (Econ.) O. H. Kirdina, PhD (Econ.) O. D. Steshenko
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Останній рік виявився надзвичайно складним для України. Війна, яка триває вже більше року, змінила усталений порядок роботи транспортної системи країни, у т. ч. і залізничної галузі. Наростання усталених проблем поряд із викликами, зумовленими повномасштабною війною, призвели до

подальшого суттєвого скорочення обсягів перевезень залізничним транспортом: зокрема обсяг вантажних перевезень у 2022 р. порівняно з попереднім роком скоротився на 52,1 % (на 163,7 млн т) з 314,3 млн т до 150,6 млн т. Наймасштабнішого падіння зазнали обсяги перевезень таких видів вантажів як залізні та марганцеві руди – на 59,1 %, кам'яне вугілля – 41,2 %, чорні метали – 57,6 %, будівельні матеріали – 65,3 % [1]. Це стало результатом руйнування і втрати промислових потужностей, більшість з яких зосереджена саме на сході країни – фактично в епіцентрі бойових дій, падіння попиту на промислову продукцію на зовнішніх ринках, заморожування великої кількості об'єктів будівництва тощо.

Суттєві негативні зміни характерні і для фінансово-економічного становища залізничної компанії. Складний 2022 р. завершився для акціонерного товариства отриманням чистого збитку на рівні 10,8 млрд грн, що в значній мірі пов'язано із збитковим характером пасажирських перевезень (у 2022 р. 13,3 млрд грн). Експерти прогнозують, що обмежена основна діяльність залізничного транспорту і високе соціальне навантаження на підприємства галузі зумовлять наростання збитковості у 2023 р. до рівня 20,2 млрд грн [2]. Навіть підвищення тарифів на вантажні перевезення і отримання допомоги від держави в розмірі 10 млрд грн не дозволили повноцінно компенсувати отримані збитки. Оскільки більшість українських підприємств уже сьогодні працює на межі власних можливостей і підвищення транспортно-логістичних витрат поряд з падінням світових цін на основну продукцію експорту країни може призвести до ще більшого скорочення обсягів вантажних перевезень та погіршення фінансових результатів діяльності залізничної компанії.

Ускладнює ситуацію і потреба відбудови пошкоджених у результаті бойових дій об'єктів залізничної інфраструктури. Загалом за рік загальна сума прямих збитків житловій та нежитловій нерухомості, іншій інфраструктурі склала понад 143,8 млрд дол., з яких 36,2 млрд дол. – збитки, завдані інфраструктурному сектору. За попередніми оцінками, загальний обсяг пошкодженого залізничного полотна становить до 507 км, а кількість пошкоджених залізничних вокзалів і станцій – 126. Також, більше ніж 700 км залізничних колій знаходяться на тимчасово окупованій території. Загальна кількість пошкоджених, знищених і втрачених будівель, які належать АТ «Укрзалізниця» оцінюється в 5,5 тис. і близько 4 тис. споруд. Лише загальні прямі втрати оцінюються в 4,3 млрд дол. [3]. Окрім того, для своєчасного та якісного здійснення перевезень залізниця майже щоденно вимушена ремонтувати пошкоджене залізничне полотно.

Обмеженість власних коштів і недостатній рівень інвестицій в оновлення та модернізацію залізничної інфраструктури і рухомого складу обмежує потенціал компанії щодо нарощення обсягів перевезень у довгостроковій перспективі. Поза увагою АТ «Укрзалізниця» залишаються проблеми погіршення якості транспортного процесу та сервісних послуг,

зниження лояльності клієнтів, погіршення ефективності перевезень. Ускладнює вирішення перелічених питань і усталена на залізниці практика декларативного характеру реалізації проектних ініціатив і фактично відсутність повноцінно впроваджених проектів. Як приклад, можна розглянути програми та проекти щодо оновлення АТ «Укрзалізниця» тягового рухомого складу. Протягом останніх десяти років було ініційовано реалізацію багатьох програм щодо оновлення та модернізації локомотивів, але аналіз їх реалізації свідчить про значну невідповідність запланованих і реальних обсягів придбання одиниць техніки. Слід відзначити, що в подальшому такі інфраструктурні обмеження можуть значно гальмувати післявоєнне відродження української економіки.

Отже, незважаючи на вкрай складні умови для господарювання уже сьогодні державі, бізнесу та транспортно-логістичного сектору слід об'єднати зусилля в напрямі розроблення та реалізації проектів, спрямованих на нівелювання інфраструктурних обмежень, зокрема в системі залізничного транспорту, подолання яких дозволить забезпечити не лише стабільний розвиток залізничної галузі, але й сприятиме повноцінному відродженню промисловості та аграрної сфери і сформує основу для забезпечення сталого економічного зростання України.

[1] Підсумки роботи залізничного транспорту України у 2022 році. *Національний інститут стратегічних досліджень* : веб-сайт. URL: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/pidsumky-roboty-zaliznychnoho-transportu-ukrayiny-u-2022-r> (дата звернення: 12.05.2023).

[2] Чистий збиток «Укрзалізниці» за 2022 рік – 10,8 млрд грн проти прибутку 457 млн за 2021-ий. *forbes.ua*: веб-сайт. URL: <https://forbes.ua/news/ukrzeliznitsya-u-2023-rotsi-ochikue-zbitok-202-mlrd-grn-26012023-11414> (дата звернення: 12.05.2023).