

DOI: [https://doi.org/10.37634/efp.2022.11\(3\).4](https://doi.org/10.37634/efp.2022.11(3).4)
УДК 656.2:656.073

Наталія Ярославівна ПЕТРИШИН

к.е.н., доцент, Національний університет "Львівська політехніка"
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4642-1778>
e-mail: natalia.y.petryshyn@lpnu.ua

Любов Степанівна НОДЖАК

к.е.н., доцент, Національний університет "Львівська політехніка"
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8908-4241>
e-mail: liubov.s.nodzhak@lpnu.ua

Яна Михайлівна СКРИПНИК

студентка, Національний університет "Львівська політехніка"
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9446-1067>
e-mail: yana.skrypnyk.me.2020@lpnu.ua

ПРОБЛЕМИ МІЖНАРОДНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

У статті проаналізовано застосування залізничного транспорту для здійснення експорту та імпорту вантажів на зовнішні ринки в умовах воєнного стану. Наведено статистичні дані з використання залізничного транспорту в міжнародних перевезеннях вантажів; розглянуто основні проблеми міжнародних перевезень залізничним транспортом в Україні. Запропоновано рекомендації з можливих шляхів вирішення проблем в контексті розвитку експортно-імпортного потенціалу країни.

Ключові слова: зовнішньоекономічна діяльність, міжнародні перевезення, міжнародні залізничні перевезення, експортно-імпортний потенціал

ВСТУП

Сьогодні перевезення залізничним транспортом відіграють важливу роль у розвитку економічних, міжнародних та торгових відносин. Залізничні перевезення між країнами дозволяють забезпечити взаємодію різних виробничих підприємств з торгівельними компаніями, швидко поставку вантажу в будь-який час і за невисоку вартість. З початку розгортання війни проти України, через блокування морських портів країною агресора, масові руйнування транспортної інфраструктури, залізничний транспорт став ключовим видом транспорту, який здійснює більшу частину експортно-імпортних поставок.

Дослідженням ефективності міжнародних перевезень залізничним транспортом займалися вітчизняні та зарубіжні науковці, зокрема, О.Г. Дейнека оцінив сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку підприємств залізничного транспорту [1]. Стратегічну модель розвитку залізничного транспорту детально описала А.О. Дергоусова, виокремивши основні системні проблеми розвитку залізничного транспорту в Україні [2]. Аналізування стану та трансформації залізничного транспорту в умовах ринкових відносин дослідили М.К. Шапочка та О.І. Рибіна [3]. В.Л. Дикань розглянув економічні проблеми управління залізничним транспортом України та шляхи вирішення [4].

Незважаючи на такий великий обсяг наукових праць і значні досягнення в теорії та практиці розвитку залізничних перевезень, в сучасних умовах воєнного стану проблеми міжнародних перевезень є недостатньо розкритими та вимагають більшої деталізації стосовно потенційних шляхів їх вирішення.

Варто зазначити, що українські залізниці займають провідні місця за обсягами вантажоперевезень на внутрішньому ринку та відіграють значну роль у реалізації ефективного зовнішньоекономічного потенціалу України.

Мережа українських залізниць є однією з найбільш розвинутих серед європейських країн, і за довжиною колій, країна входить в п'ятірку найкращих в Європі.

Для того щоб зміцнювати позиції, Україні необхідно покращувати та розвивати залізничну систему. Тому це питання залишається актуальним та потребує глибшого аналізу.

МЕТА роботи полягає у виявленні існуючих проблем міжнародних перевезень залізничним шляхом в Україні та наданні рекомендацій з їх вирішення у контексті розвитку експортно-імпортного потенціалу країни.

МЕТОДИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Використана методика дослідження: структурний аналіз, графічне моделювання, узагальнення, групування.

РЕЗУЛЬТАТИ

З початку повномасштабної війни на території України змінилося не тільки життя людей, а й функціонування підприємницької діяльності. Налагоджені логістичні шляхи поставок перестали працювати, зокрема, морські порти не мають змоги транспортувати ту кількість вантажів до інших країн, як це робили до війни. Відсутність авіасполучення, проблеми та загрози автотранспортних перевезень негативно відобразились на економіці держави. Українські підприємства були змушені експортувати та імпортувати свою продукцію саме залізницею. Адаже це чи не єдиний транспорт, який не припинив працювати, навіть у найнебезпечніших умовах.

Варто зазначити, що залізничні перевезення вантажів користувались попитом і до війни. Зокрема, за статистичними даними ДССУ, більшу частину перевезення вантажів як внутрішніх, так і експортно-імпортних поставок, становлять саме залізничні перевезення. Обсяг перевезень вантажів різними видами транспорту за 2009-2019 рр. наведено на рис. 1.



Рис. 1. Обсяг перевезень вантажів різними видами транспорту за 2009-2019 рр. [6]

Можна відзначити тенденцію, що протягом останнього десятиліття обсяг перевезених усіма видами транспорту вантажів коливався у межах від 601 до майже 812 млн т., досягнувши рекорду в 2011 р., найнижчого значення у 2015 р. – 601 млн т. Можна зробити висновок, що найбільші обсяги перевезень здійснює саме залізничний, навіть з урахуванням зниження обсягів з пікових 468 млн т. у 2011 р. до мінімального значення 312,9 млн т. у 2019 р. Інші види транспорту виявили відносну стабільність, що корелюється із загальними річними показниками.

У 2021 р. частки видів транспорту у загальному обсязі перевезених вантажів розподілилися так: залізничний – 51 %, автомобільний – 32 %, водний – 1 %, трубопровідний – 16 %, авіаційний – 0,02 %. У січні 2022 р. обсяг переміщення вантажу залізничним шляхом, які здійснювала «Укрзалізниця», суттєво збільшився (транзит, зокрема, зріс на 38,8%, порівнюючи з січнем 2021 р.), але з початком війни зменшилися майже на чверть внутрішні перевезення (здебільшого зернових та залізничної сировини), а також імпорт та транзит. З початку повномасштабної війни перевезення через західні залізничні вантажні переходи зменшилися тільки на 10 % [5].

Залізничні вантажні перевезення здійснюються у напіввагонах, критих вагонах, цистернах, на відкритих платформах, вагонах-термосах, контейнерах різних типів.

Аналіз статистичних даних ДССУ стосовно вантажообігу за видами транспорту, за виключенням трубопровідного та авіаційного, що наведено на рис. 2, підтверджує, що якщо порівнювати тільки три види транспорту, то співвідношення між ними зберігається як у натуральному виразі (т-км.), так і відносному (%), враховуючи те, що залізничний транспорт лідує, займаючи частку 78 %, тоді як інші аналізовані види транспорту демонструють значно менші показники: автомобільний – 21 %, водний – 1,5 %.

Як зазначає Українська зернова асоціація в інформації, наданій Антимонопольним комітетом України, у 2018 р. залізницею перевезено близько 67 % зерна, що експортується з України, – це здебільшого зернові та олійні культури, автомобільним транспортом – близько 28 %, водним – до 5%. Переорієнтація перевезень зернових вантажів на інші види транспорту є повіль-

ним і тривалим процесом тому, що така процедура вимагає інвестиційного вкладення у будівництво необхідних плавзасобів та інфраструктури, а в умовах війни цей процес взагалі призупинився. Ще однією перешкодою для розвитку перевезень зернових вантажів водним транспортом є те, що велика кількість господарств чи елеваторів значно віддалені від річкових потужностей та не в змозі доставляти вантаж у короткі терміни. Статистичні дані, що наведено на рис. 3, свідчать про збереження співвідношення загалом у 2019 р. та першому півріччі 2020 р., відповідно: залізничний 67 % та 72 %, автомобільний 32 % та 26,7 %, річковий 0,8 % та 1,3 % [6].

Проаналізувавши статистичні дані з обсягів перевезень залізничним транспортом, його частку порівняно з іншими видами транспорту та структуру перевезень, можна сказати, що українська залізниця є однією з базових галузей економіки. Проте з початком війни залізничний транспорт зазнав значного скорочення через низку проблем.

По-перше, українські вагони не можуть їздити європейськими шляхами через різницю у ширині колії і вантажовідправникам потрібно замінювати колісні візки, пристрої для зчеплення вагонів. Більшість вітчизняних вантажних та пасажирських вагонів ширші та вищі порівняно з європейськими, що не дає змоги використовувати їх навіть після заміни колісних пар. В Україні на даний момент існує тільки п'ять переходів з тринадцяти, які здатні перевантажувати або переставляти вагони між колією шириною 1520 мм. та євроколією, ширина якої 1435 мм. Також відрізняється система зчеплення вагонів: в Україні – це автоматична система СА-3, в Європі – ручна гвинтова. Таких дрібних та доволі важливих аспектів є досить багато [7].

По-друге, «Укрзалізниця» може щодня надавати для експорту 3422 вагони, але через неготовність європейської сторони на кордонах щоденно накопичується близько 1912 вагонів. Потенціал пропускної здатності задіяний лише на половину [8]. Як наслідок – виникає нерациональне використання рухомого складу, порушення контрактних зобов'язань стосовно строків постачання, що позбавляє можливості об'єктивно прогнозувати експортні потоки.

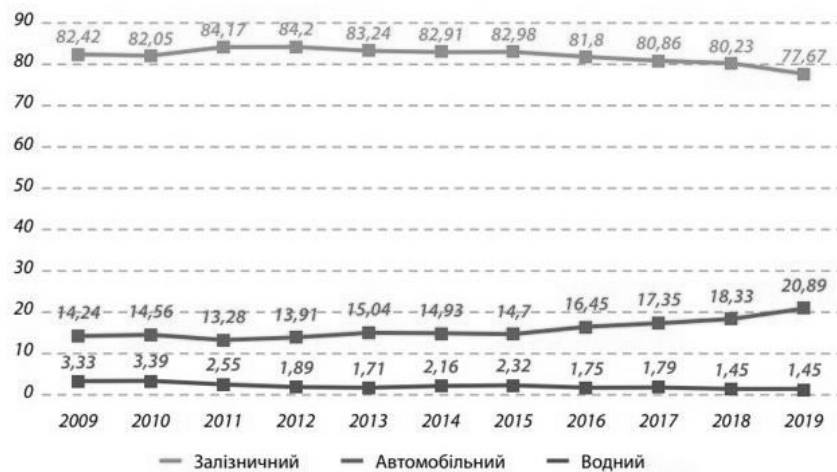
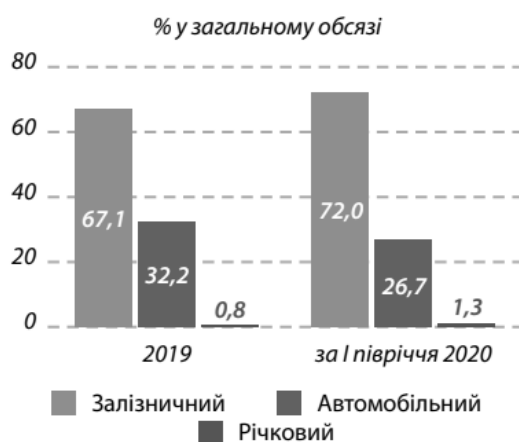


Рис. 2. Вантажообіг за видами транспорту за 2009-2019 рр., млн т. [6]



Період		2019	за I півріччя 2020
Транспорт	млн т	59,35	22,08
Залізничний	млн т	39,80	15,90
% у загальному		67,06	72,01
Автомобільний	млн т	19,10	5,90
% у загальному		32,18	26,72
Річковий	млн т	0,451	0,279
% у загальному		0,76	1,26

Рис. 3. Структура перевезень зернових вантажів за різними видами транспорту у 2019-2020 рр. [6]

По-третє, залізничний транспорт, частка якого становить 75 % вантажообігу, системно втрачає свої перевізні здатності та прискорено деградує, що несе реальну загрозу національній економіці, соціальній стабільності та обороноздатності держави [9]. Вже сьогодні спостерігається систематична подача брудних порожніх вагонів під навантаження, більшість технологічного обладнання є застарілим та з малою ємністю, що обмежує їхнє використання. Українські залізниці не здатні повністю задовольнити потреби економіки у залізничних вантажних перевезеннях, про що, зокрема, свідчить аналіз змін ВВП та вантажообігу, тому що кількість товарних вагонів має тенденцію до скорочення, тоді як частка аграрного сектора держави постійно зростає та потреби в експортуванні такої продукції збільшуються [10].

Останнє, те, що через бойові дії та постійні ракетні атаки з боку агресора, країни ЄС не мають змоги повністю приймати необхідну кількість вантажів залізничним транспортом через те, що європейська залізнична система практично не має зайвих потужностей для збільшення перевезень українського вантажу, його перероблення та зберігання.

Для вирішення зазначених проблем рекомендується запровадити такі заходи.

1. Збільшити пропускну здатність залізничних пунктів пропуску на західних кордонах України – відкрити додаткові пункти пропуску з сусідніми країнами на

Заході. Відкриття пунктів пропуску дасть змогу розвантажити діючі пункти пропуску, де спостерігаються великі черги через великий потік вантажів. Також варто зазначити про розроблення профільним міністерством сервісу електронної черги. Даний сервіс дасть змогу перевізникам оптимізувати час перебування на кордоні.

2. Оптимізувати та покращити технічну та організаційну сумісність залізничних систем шляхом інтеграції транспортних систем на внутрішньому ринку ЄС. Необхідно забезпечити дотримання високих стандартів безпеки для транспортних мереж, оновлення технологічного обладнання. Об'єкти залізничної інфраструктури повинні бути переобладнаними на колію європейського зразка. Доцільно також залучати зовнішні джерела для фінансування модернізаційних проектів залізничної інфраструктури.

3. Вдосконалити спроможність Укрзалізниць швидко здійснювати ремонтно-відновлювальні роботи залізничної інфраструктури після масових ракетних атак ворога. За допомогою кваліфікованого персоналу та їх швидкої реакції, аварійно-відновлювальні роботи здійснюються своєчасно.

ВИСНОВКИ

Внаслідок географічних особливостей України та структури експортно-орієнтованих сегментів залізничний транспорт відіграє важливу роль у логістичному комплексі держави. Залізниці забезпечують виробничі

та невиробничі потреби виробництва, інших сфер, а також населення у здійсненні усіх видів перевезення.

Отже, щоб подолати існуючі проблеми міжнародних перевезень залізничним транспортом потрібно насамперед: збільшити пропуску здатність залізничних пунктів пропуску на західних кордонах України, оптимі-

зувати та покращити технічну та організаційну сумісність залізничних систем як України, так і європейських країн, вдосконалити спроможність Укрзалізниці оперативно здійснювати ремонтно-відновлювальні роботи залізничної інфраструктури в разі необхідності.

Список використаних джерел

1. Дейнека О.Г. Сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку підприємств залізничного транспорту. *Збірник наукових праць УкрДАЗТ*. 2013. Вип.135. С. 131-135.
2. Дергоусова А.О. Стратегічний розвиток залізничного транспорту в умовах реформування. *Ефективна економіка*. 2012. № 11. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1555>
3. Шапочка М.К. Сучасний стан та трансформація залізничного транспорту в умовах ринкових відносин. *Вісник Бердянського університету менеджменту і бізнесу*. 2011. №1(13). С. 50-54.
4. Дикань В.Л. Ефективність роботи транспортної системи України в умовах глобалізації економічних систем. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2011. Вип. 33. С. 13-19.
5. Конвенції не завадили зростанню транзиту у січні. URL: <https://www.railinsider.com.ua/konvencziyi-ne-zavadyly-zrostanniu-tranzytu-u-sichni/> (дата звернення: 18.02.2022).
6. Зелена книга. Залізничні вантажні перевезення. 2021. URL: https://cdn.regulation.gov.ua/34/ce/bf/19/regulation.gov.ua_Rail%20Cargo%20Transportation%20web.pdf
7. Кава О. Українська євроколія може забезпечити надійне сполучення між Україною та ЄС. 2022. URL: <https://www.pravda.com.ua/columns/2022/06/14/7352446/>
8. Унаслідок ракетного обстрілу Одеської області пошкоджено міст біля Затоки. 2022. URL: https://lb.ua/society/2022/04/26/514771_unaslidok_raketnogo_obstrilu.html
9. Буковський А. “Європейський зелений курс” та залізниця: як зробити ринок вантажних перевезень України більш “зеленим”. 2022. URL: <https://brdo.com.ua/analytics/21368/>
10. Ринок оперування вантажними вагонами. URL: <https://regulation.gov.ua/dialogue/infrastruktura/77-rinok-operuvanna-vantaznimi-vagonami>

References

1. Deineka O.H. The current state, problems and prospects for the development of railway transport enterprises. *Collection of scientific works of UkrDAZT*. 2013. Issue 135. pp. 131-135. [in Ukrainian].
2. Derhousova A.O. Strategic development of railway transport in conditions of reform. *Efficient economy*. 2012. № 11. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1555> [in Ukrainian].
3. Shapochka M.K. Modern state and transformation of railway transport in the conditions of market relations. *Bulletin of the Berdyan University of Management and Business*. 2011. No. 1(13). pp. 50-54. [in Ukrainian].
4. Dykan V.L. The effectiveness of the transport system of Ukraine in the conditions of globalization of economic systems. *Herald of transport and industry economy*. 2011. Issue 33. pp. 13-19. [in Ukrainian].
5. Conventions did not prevent the growth of transit in January. URL: <https://www.railinsider.com.ua/konvencziyi-ne-zavadyly-zrostanniu-tranzytu-u-sichni/> [in Ukrainian].
6. Green book. Railway freight transportation. 2021. URL: https://cdn.regulation.gov.ua/34/ce/bf/19/regulation.gov.ua_Rail%20Cargo%20Transportation%20web.pdf [in Ukrainian].
7. Kava O. Ukrainian Eurorail can provide reliable connections between Ukraine and the EU. 2022. URL: <https://www.pravda.com.ua/columns/2022/06/14/7352446/> (date of application: 14.06.2022). [in Ukrainian].
8. A bridge near Zatoka was damaged as a result of rocket fire in Odesa region. 2022. URL: https://lb.ua/society/2022/04/26/514771_unaslidok_raketnogo_obstrilu.html [in Ukrainian].
9. Bukovskiy A. European Green Deal and railways: transforming the market of freight transportations of Ukraine into a “green” one. 2022. URL: <https://brdo.com.ua/analytics/21368/> [in Ukrainian].
10. The market for operating freight cars. URL: <https://regulation.gov.ua/dialogue/infrastruktura/77-rinok-operuvanna-vantaznimi-vagonami> [in Ukrainian].

Nataliia PETRYSHYN

PhD in Economics, Associate Professor, Lviv Polytechnic National University

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4642-1778>

e-mail: natalia.y.petryshyn@lpnu.ua

Liubov NODZHAK

PhD in Economics, Associate Professor, Lviv Polytechnic National University

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8908-4241>

e-mail: liubov.s.nodzhak@lpnu.ua

Yana SKRYPNYK

student, Lviv Polytechnic National University

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9446-1067>

e-mail: yana.skrypnyk.me.2020@lpnu.ua

PROBLEMS OF INTERNATIONAL RAILWAY TRANSPORT DURING MARTIAL LAW

Introduction. Since the beginning of the full-scale war against Ukraine due to the blocking of sea ports, massive destruction of the transport infrastructure, railway transport has become the key mode of transport, which carries out most of the export-import supplies. The importance of finding potential ways to develop the country's export-import potential determines the relevance of the study.

The purpose of the paper is to identify the existing problems of international transportation by rail in Ukraine and to provide certain recommendations for their solution and in order to increase the export-import potential of the country.

Results. However, with the beginning of the war, railway transport suffered a significant reduction due to a number of problems. First, Ukrainian wagons cannot travel on European roads due to the difference in track width, and shippers need to replace wheeled carts and coupling devices for wagons. Secondly, Ukrzaliznytsia can provide approximately 3.5 thousand wagons for export every day, but due to the unpreparedness of the European side, a significant number of wagons accumulated daily at the borders. Thirdly, railway transport, is systematically losing its carrying capacity and rapidly degrading, which poses a real threat to the national economy, social stability. Finally, due to hostilities and constant missile attacks in Ukraine, the EU countries are unable to fully receive the necessary amount of cargo by rail.

Conclusion. In order to overcome the problems of international transportation by rail, it is necessary: to increase the capacity of railway checkpoints on the western borders of Ukraine, to optimize the technical and organizational compatibility of the railway systems, to improve the capacity of Ukrzaliznytsia, to promptly carry out repair works of railway infrastructure and to strengthen the capacity of the receiving parties to transport cargo with a European-style railway system.

Keywords: foreign economic activity, international transportation, international railway transportation, export-import potential