

## Вантажні перевезення залізничним транспортом: проблеми та перспективи розвитку в Україні

*Кобилюх Оксана Ярославівна<sup>1</sup>*

Опубліковано	Секція	УДК
29.11.2023	Економіка	338.45

DOI: <https://doi.org/10.5281/zenodo.10471804>

Ліцензовано за умовами Creative Commons BY 4.0 International license

**Анотація.** Стаття присвячена дослідженню ринку вантажних перевезень в Україні та ідентифікації основних аспектів, які чинять вагомий вплив на його стан і динаміку. Проаналізовано динаміку перевезень вантажів усіма видами транспорту. Наведено детальні дані про діяльність АТ «Укрзалізниця» у 2021-2023рр. в розрізі експорту та імпорту та видів вантажів. Визначено основні причини обмеженої здатності перевезення експортних вантажів через західні пункти пропуску. Також визначено, що ринок надання в оренду вантажних транспортних засобів для здійснення перевезень залізничним шляхом є досить конкурентним і динамічним в Україні. Цей ринок представлений як місцевими, так і міжнародними гравцями, що пропонують різноманітні послуги та технічну базу. Наведено дані про обсяг ринку оренди вантажних залізничних транспортних засобів та існуючу ситуацію з бізнесом оренди вантажних транспортних засобів на території України у період війни. Представлено динаміку ставок на наймасовіші типи залізничного рухомого складу – піввагони та зерновози. Визначено, що при оновленні вагонного парку в Україні за відсутності держпідтримки, ключовим стає фінансове питання. Наведено один із можливих варіантів фінансування оновлення парку вантажних вагонів.

**Ключові слова:** логістика, перевезення, транспортні засоби, залізниця, вагон, вантаж.

### **Freight transportation by rail transport: problems and prospects for development in Ukraine**

**Annotation.** Transportation of goods is one of the main functions of logistics. The vast majority of logistics operations that accompany the movement of the material flow from the primary source to the final consumer are carried out using various types of transport.

The modern concept of logistics is considered as an important and motivated approach to the management of production and economic strategy of the enterprise. Transport logistics deals with planning, organizing and controlling the movement of goods, coordinating the operation of vehicles and optimizing delivery processes. It takes into account the specific features of transport operations and focuses on material aspects related to the provision of transport services.

---

<sup>1</sup> старший викладач, національний університет «Львівська політехніка», ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1286-1839>.

All this emphasizes the importance of the state and capacity of the transport infrastructure and the material base of operators of the domestic transport market.

The article is devoted to the study of the cargo transportation market in Ukraine and the identification of the main aspects that have a significant impact on its condition and dynamics. The dynamics of cargo transportation by all modes of transport was analysed. Detailed data on the activities of JSC UKRAINIAN RAILWAYS in 2021-2023 are provided. in terms of export and import and types of cargo. The main reasons for the limited ability to transport export goods through western checkpoints have been identified. It was also determined that the market for leasing cargo vehicles for rail transportation is quite competitive and dynamic in Ukraine. This market is represented by both local and international players offering a variety of services and technical facilities. The data on the volume of the rental market of freight railway vehicles and the existing situation with the business of leasing freight vehicles on the territory of Ukraine during the war are presented. The dynamics of bids for the most massive types of railway rolling stock - semi-wagons and grain trucks - are presented. It was determined that in the case of renewal of the wagon fleet in Ukraine in the absence of state support, the financial issue becomes key. One of the possible options for financing the renewal of the fleet of freight cars is given.

**Keywords:** logistics, transportation, vehicles, railway, wagon, cargo.

### Вступ

*Постановка проблеми.* Транспортні перевезення вантажів є однією із головних функцій логістики. Переважна більшість логістичних операцій, які супроводжують рух матеріального потоку з первинного джерела до кінцевого споживача здійснюються із використанням різного транспорту.

До чинників, які сприяли виокремленню сфери транспортування в окрему галузь логістики, належать: високий рівень тарифів, а відповідно й суттєві витрати на доставку вантажу, в окремих випадках їх частка становить до 50% у структурі загальних логістичних витрат; здатність транспорту генерувати стабільну, стійку та надійну систему «постачання – виробництво – розподіл – споживання»; висока частка складової транспортування у зовнішньоторговельній ціні продукції; присутність великої кількості експедиційних компаній, яким відводиться важлива роль в ході забезпечення ефективною доставки вантажу, як при міжнародних, так і при внутрішніх перевезеннях; вирішення великої кількості інших проблем транспортування при виборі каналів сировини та матеріалів, напівфабрикатів та готової продукції в межах логістичної системи [1].

Сучасна концепція логістики розглядається як важливий та мотивований підхід до управління виробництвом та економічною стратегією підприємства. Логістика транспорту займається плануванням, організацією та контролем руху вантажів, координацією роботи транспортних засобів та оптимізацією процесів доставки. Вона враховує специфічні особливості транспортних операцій і зосереджується на матеріальних аспектах, пов'язаних з наданням транспортних послуг.

Все це підкреслює важливість стану та потужності транспортної інфраструктури та матеріальної бази операторів вітчизняного транспортного ринку.

За останні 12 років частка залізничних перевезень скоротилася на користь автомобільних - з 77% і 21% в 2009 р. до 50,5% і 36,1% в 2021 р. [2]. А у 2022 р. (який можна вважати нетиповим в силу об'єктивних обставин) частка перевезень автомобільних перевезень вперше за останні 10 років стала домінуючою і склала 53,05%, а частка перевезень залізничним транспортом скоротилася до 46,09%.

Автомобільні перевезення на найближчу перспективу будуть основними конкурентами залізниці. Причиною цього є як проблеми з боку з/д транспорту

(підвищення цін, відсутність достатньої кількості тяги, невдоволення споживачів низькою якістю послуг та системою оренди вагонів, й ін.), так і сам розвиток сегмента автомобільних перевезень – будівництво логістичної інфраструктури, збільшення парку транспортних засобів, ремонт і будівництво доріг.

Окремий вплив на збільшення частки автомобільних перевезень відбувається через зростання попиту з боку ритейла і розвитку e-commerce, адже останнє продукує попит та потреби на локальні і адресні перевезення.

По вантажообігу, який обчислюється у тонно-кілометрах, залізничний транспорт займає ще досить міцну позицію, оскільки покриває значну відстань перевезень. В середньому, відстань, на яку перевозиться залізницею 1 тонна вантажу, складає понад 500 км.

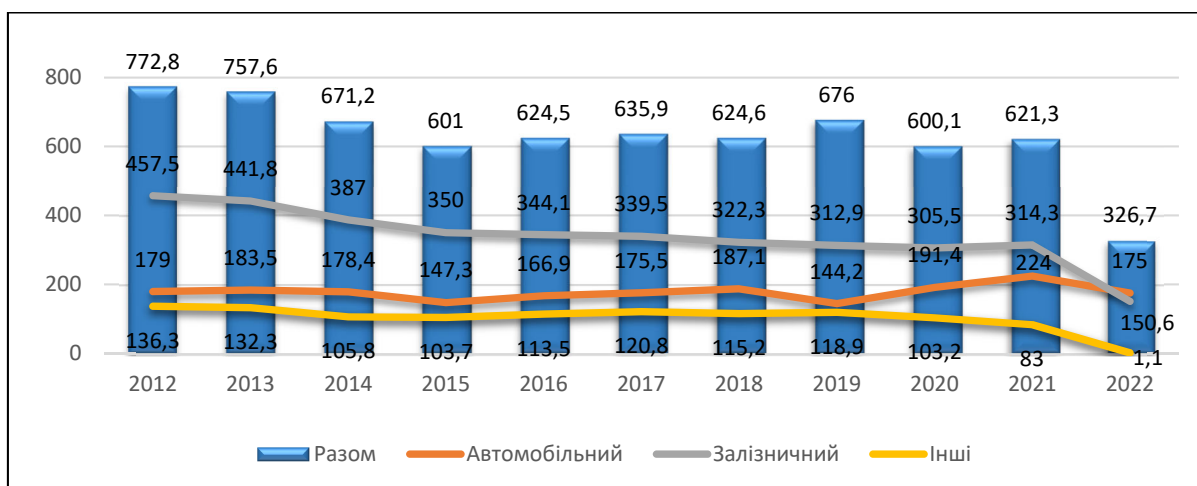
Така ситуація, що склалася на українському ринку транспортних перевезень вимагає проведення аналізу причин її виникнення, розроблення рекомендацій щодо покращення ситуації та окреслення напрямів розвитку перевезень вантажів, зокрема залізничним транспортом.

Аналіз останніх досліджень, в яких представлено пропозиції щодо розв'язання даної проблеми, показав наявність значної кількості вітчизняних публікацій як науковців, так і практиків. Між тим, події останніх кількох років призвели до суттєвих змін та нових викликів у сфері транспортування, що обумовлює потребу в аналізі стану та передумов розвитку транспортних вантажних перевезень на найближчу перспективу.

### Результати

Обсяг вантажних перевезень в Україні за підсумками 2022 р. скоротився на 49,8% у порівнянні з 2021 р. - до 317,2 млн. т. (рис. 1). Обсяги перевезень вантажів за 2022р. становили:

1. залізничним транспортом 150 млн. т, що у порівнянні з 2021р. на 52,1% менше;
2. автомобільним транспортом впали на 22% – до 175 млн. т;
3. повітряним транспортом зменшилися на 85% – до 15 млн. т.;
4. обсяги перевалки вантажів у портах на 61% – до 59 млн. т. [2].



**Рис. 3. Обсяги перевезення вантажів в Україні у 2012-2022 рр. різними видами транспорту, млн. т**

Джерело: власне опрацювання на основі [2, 3, 4]

В Україні за 2022р. майже вдвічі зменшився обсяг вантажних перевезень усіма видами транспорту. Таке скорочення зумовлене втратою низки потужних вантажогенерувальних промислових підприємств, зменшенням урожаю та відповідно перевезень с/г культур (насамперед, зернових), зниженням економічної активності та, як результат, зменшенням ВВП України на 30,4 % внаслідок російського вторгнення [3].

Почався 2022р. зі зростання обсягу вантажних перевезень на 8,4%. У лютому 2022р., порівняно з 2021 р., обсяг перевезень вантажів зменшився тільки на 2,4%, а вже у березні скоротився вже більш ніж удвічі – на 56,7% [3]. Найбільше зменшення залізничних вантажних перевезень було зафіксовано в березні 2022 р. – близько 8,3 млн т. Впродовж наступних місяців ситуація дещо покращилася – середньомісячні перевезення у квітні – грудні 2022р. становили 10,5 млн. т, при тому вони були значно меншими за аналогічний показник 2021 р. (27,2 млн. т). Зауважимо, що за підсумками 2021р. Україна наростила вантажні перевезення на 3,3% у порівнянні з 2020 р. – до 619,9 млн т. Перевезення автомобільним – транспортом зросли на 16,2%, до 222,6 млн. т, а залізничним – на 2,9% до 314,3 млн. т.

РФ систематично завдавала ударів по цивільній енергетичній інфраструктурі, що зумовило не лише зриви графіків руху поїздів, а й знизило наприкінці року обсяги вантажних перевезень. У квітні 2022р. обсяг вантажних перевезень зменшився на 60,1%, у травні – на 58,9%, у червні – на 58,5%, у липні – на 57,2%, у серпні – на 58,4%, у вересні – на 56,6%, у жовтні – на 52,4%, у листопаді – на 56,7%, у грудні – на 55,1% [4].

Починаючи з березня 2023 року, щомісячні обсяги перевезень залізничним транспортом були вищими, ніж у 2022 р. У листопаді 2023р. було досягнуто найвищий показник з початку війни 14,1 млн. тон. [5].

Проте загалом, в січні-жовтні 2023р. УЗ скоротила по відношенню до 2022р. перевезення вантажів до 12,1 млн. т, на 7,1% р./р.

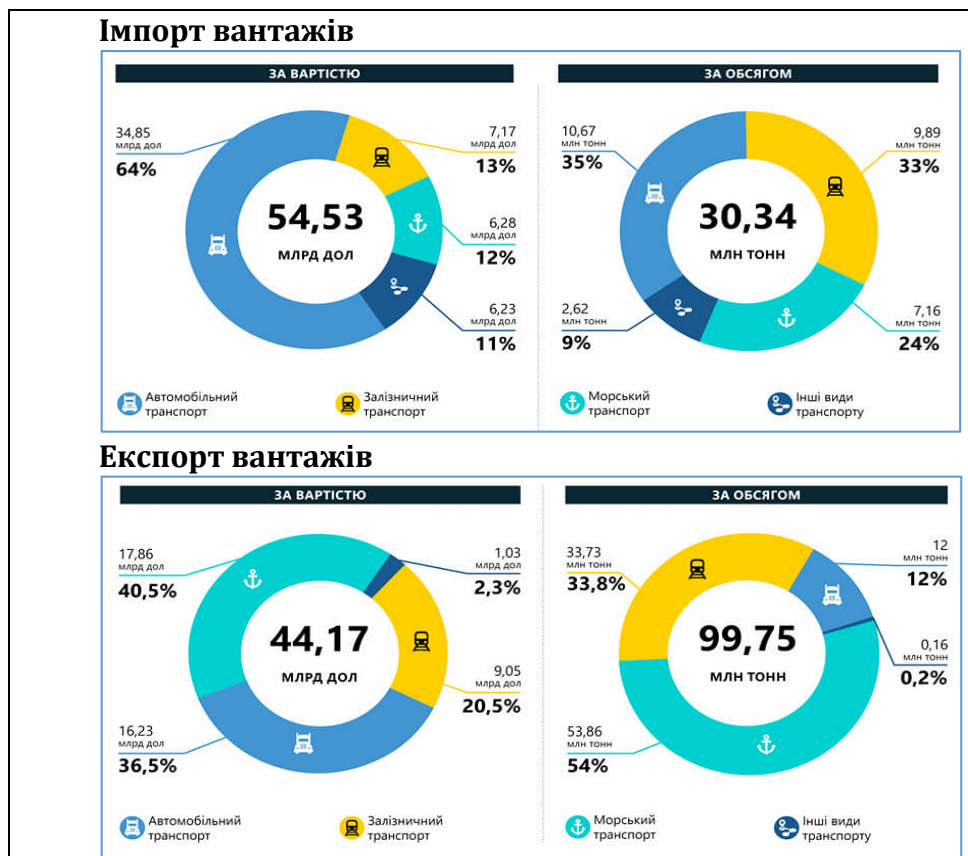
За 10 місяців 2023р. в експортному сполученні було перевезено 43,3 млн. т вантажів, що на 15,5% менше ніж у 2022р. [5]. Більше половини вантажів (76,1 млн. т) у 2022р. припадали на внутрішнє сполучення, на експорт було перевезено 59,4 млн. т, що склали 39,4%, на імпорт – 8,2%, в рамках транзиту – 1,8%. Найбільше на експорт перевезено зернових – 22,5 млн. т, у загальній структурі експорту зернові становлять 38% [5]. Контейнерні перевезення вантажів склали 257,2 тис. TEU.

Загалом у 2022 р. Україна експортувала майже 99,8 млн. т товарів та імпортувала – понад 30,34 млн. т товарів, з них майже 11 млн. т – вантажівками (рис. 2). Вартість експорту склала майже 44,2 млрд. дол. США, а імпорту – більш як 54,5 млрд. дол. США [4].

В динаміці експортні перевезення зменшилися на 47,1 % (52,9 млн. т), імпортні – на 69,5 % (28,2 млн. т). Серед причин варто вказати такі основні – блокування морських портів України збройними силами РФ, неспроможність транспортної системи країн ЄС обслуговувати необхідний вантажопотік, недостатня пропускна здатність залізничних переходів на заході України. Серед основних причин скорочення транзиту на 76,9 % (8,8 млн. т) варто вказати блокування морських портів та припинення залізничного сполучення з Білорусією та РФ.

АТ «Укрзалізниця» перевезла 150,6 млн. т вантажів, що на 52,1% менше в порівнянні з 2021-м. Найкращими в минулому році були показники передвоєнних січня і лютого – 26,2 млн. і 22,3 млн. т відповідно. Найгіршим став березень – 8,3 млн. т.

Показники перевезень суттєво впали по всім основним групам вантажів. В розрізі вантажів в 2022 р. АТ «Укрзалізниця» перевезла 29,5 млн. т вугілля (менше на 41%, ніж роком раніше), руди залізної і марганцевої – 31,7 млн. т (-59% р/р), зерна – 28,9 млн. т (-14% р/р), мінбудматеріалів – 22,8 млн. т (-65% р/р), чорних металів – 9,2 млн. т (-58%), нафти та нафтопродуктів – 7 млн. т (-43%) [5].



**Рис. 2. Структура імпорту та експорту вантажів в Україну у 2022 р., %**  
Джерело: [4]

Відбулися значні зміни в 2022р. й у структурі залізничних перевезень за вантажною номенклатурою. Найбільше скоротилися обсяги перевезень залізних та марганцевих руд – на 59,1 % або на 45,9 млн. т відповідно, що зумовлено втратою металургійних потужностей усередині країни (знищенням двох найбільших підприємств ГМК України – «Азовсталь» та ММК ім. Ілліча), а також несприятливою кон'юнктурою світового ринку - зменшенням попиту на них на зовнішніх ринках, та логістичними проблемами. В експортному сполученні за підсумками січня-жовтня 2023р. УЗ перевезла 14,88 млн. т залізної руди, що менше порівняно з аналогічним періодом 2022р. на 28% [5].

Ті самі причини призвели до зменшення у 2022р. перевезень кам'яного вугілля на 41,2 % (20,7 млн. т) та чорних металів на 57,6 % (12,5 млн. т) відповідно [5]. Крім того, падіння обсягів перевезень кам'яного вугілля було спричинено втратою низки шахт на тимчасово окупованих місцевостях та обстрілами з боку РФ вугільних шахт на територіях, що знаходяться під контролем України. В результаті заморожування значної кількості об'єктів будівництва зменшилися й обсяги перевезень будівельних матеріалів на 65,3 % (42,9 млн. т) [5].

Найменше падіння обсягів перевезень залізничним транспортом відбулося щодо зернових та продуктів їх переробки – на 14,1 % (4,7 млн. т) [5]. Причиною такого відносно невеликого спаду є підтримка та реалізація надзвичайних заходів з боку країн Євросоюзу, США, Туреччини, ООН, Кабінету Міністрів України, Адміністрації морських портів України та АТ «Укрзалізниця» для диверсифікації маршрутів постачання

зернових на експорт (організація «зернових коридорів»), а також нарощування потужностей зберігання й перероблення врожаю с/г поточного року.

Отже, Україна володіє потужним залізничним транспортом, який відіграє визначальну роль в транспортній системі України. Потенціал перевезення по своїй мережі АТ «Укрзалізниця» складає близько 500 млн. т вантажів щороку, а у довоєнний період компанія транспортувала щороку близько 315 млн. т вантажів.

Через залізничні прикордонні переходи між Україною та Польщею у 2022р. було переправлено 16,9 млн. т вантажів, що 36,7% (або 4,5 млн. т) більше, ніж у 2021 р.

На даний час залізнична інфраструктура АТ «Укрзалізниця» складається із 13 діючих з західними країнами прикордонних переходів [6]. Між Україною та Польщею існує 6 залізничних прикордонних переходів, проте діючими є тільки чотири, пропускна здатність яких на добу становила:

1. Ізов – Грубешув – 12 потягів або 600 вагонів;
2. Ягодин – Дорохуськ – 4 потяги або 200 вагонів;
3. Мостиська-2 – Медика – 6 потягів або 306 вагонів;
4. Рава-Руська – Верхрата – 5 потягів або 150 вагонів [6].

Потенційна спроможність перевезення залізничним транспортом вантажів на експорт складає близько 220 тис. т щодоби (3422 вагони на добу), зокрема зернових вантажів – близько 47,5 тис. т (731 вагон) [6]. Відповідно, нескладно підрахувати, що в середньому за місяць потенційна спроможність перевезення залізничним транспортом вантажів на експорт становить близько 6,6 млн. тон (102 660 вагонів), зокрема зернових вантажів – 1,4 млн. тон (21 930 вагонів). Проте, український бізнес не використовує в повній мірі на даний момент наявний потенціал перевезення залізничним транспортом вантажів на експорт.

Протягом 2023 р. експерти прогнозували відновлення перевезень, із домінуючою роллю автомобільних перевезень, тому особливої важливості набуває проведення прийняття рішень та проведення заходів щодо збільшення обсягів перевезень залізничним транспортом.

Серед основних причин обмеженої здатності перевезення експортних вантажів через західні переходи слід виділити такі:

1. брак рухомого складу (вагонів – зерновозів, фітінгових платформ, локомотивів Євроколії для перевезення додаткових обсягів українських вантажів);
2. зношеність рухомого складу;
3. відсутність поточного та стратегічного планування і стикового розкладу - «Укрзалізниця» спромоглась виконувати пасажирські перевезення з точністю 97%, а з вантажними гарантувати якусь точність компанія не береться;
4. відсутність відповідальності АТ «Укрзалізниця» по термінах та дотримання якості перевезень (швидкість);
5. дефіцит перевантажувальних потужностей на кордоні;
6. затримки поїздів на кордоні в результаті наявності багатьох процедур (митних, прикордонних, фітосанітарних);
7. наявність вагових обмежень;
8. наявність дублюючих доглядів та процедур контролюючими державними органами різних країн;
9. недостатня кількість вагонних візків для перестановки та ін.;
10. невелика пропускна здатність на окремих ділянках іноземних залізниць (пріоритет в країнах ЄС надається автоперевезенням вантажів, а залізниця відноситься до другорядних видів транспорту);
11. різниця в ширині залізничної колії – в Україні – вона становить 1520 мм, а у Європі 1435 мм. Відповідно це призводить до витрачання додаткового часу та виникнення

додаткових витрат на перестановку контейнерів, перевантаження товару з вагона до вагона, заміну колісних пар на вагонах;

12. довготривала процедура узгодження курсування українських вагонів інфраструктурою інших країн через різницю в габаритах рухомого складу.

Зупинимося більш детально на проблемі нестачі та зношеності рухомого складу.

Головною проблемою у сфері залізничних перевезень є сильна зношеність вагонів і нестача фінансових ресурсів на оновлення їх парку, недостатня кількість локомотивної тяги, що призводить до збільшення тривалості оборотності вагонів, що в свою чергу впливає на прибутковість діяльності Укрзалізниці.

Ринок надання в оренду вантажних транспортних засобів для здійснення перевезень наземним та залізничним шляхом є досить конкурентним і динамічним в Україні. Цей ринок представлений як місцевими, так і міжнародними гравцями, що пропонують різноманітні послуги та технічну базу.

За даними Global Market Insights, ринок оренди вантажних транспортних засобів постійно росте в наш час, з прогнозом на 2026 р., обсяг ринку оренди вантажних транспортних засобів складатиме близько 90 млрд. дол. США [7]. За даними досліджень ринку України, ситуація з бізнесом оренди вантажних транспортних засобів є досить перспективною. У 2021 р. спостерігалася позитивна динаміка розвитку логістичного сектора в Україні, що було обумовлено збільшенням потреби в логістичних послугах на фоні розвитку торгівлі та експортно-імпортних операцій.

До останнього часу на ринку спостерігалася збільшення конкуренції між компаніями, що надають послуги оренди вантажних транспортних засобів. Це спонукає компанії до постійного вдосконалення своїх послуг та встановлення більш конкурентоспроможних цін.

Ситуація з бізнесом оренди вантажних транспортних засобів на території України у період війни є складною. Воєнний конфлікт призвів до погіршення економічної ситуації в країні, що вплинуло на зменшення попиту на логістичні послуги та оренду вантажних транспортних засобів. Також, на окупованих територіях та на територіях де ведуться активні бої, відбувається перешкоджання в русі транспорту, заборона на в'їзд та виїзд, що ускладнює логістичні процеси та може призвести до зменшення попиту на оренду вантажних транспортних засобів у цьому регіоні.

Однак, з відновленням економіки після війни, можливе покращення ситуації на ринку та збільшення попиту на логістичні послуги. Тим більше це буде актуально на того, що фоні Україна розпочне поетапне будівництво вузької європейської колії (1 435 мм), аби з'єднати свою залізницю з європейською. Насамперед планується розширення колії через митний пропускний пункт Мостиська до Скнилова (Львівська обл.). Очікувана вартість модернізації становить €432 млн. [8]. В рамках програми Connecting Europe Facility Євросоюз планує виділити кошти «Укрзалізниці» для розвитку прикордонних переходів, які частково будуть спрямовані на розбудову пунктів пропуску з Польщею: Мостиська II – Медика і Ягодин – Дорогуськ. Очікуваний розмір гранту становить понад €40 млн. Згідно грантової програми планується також розвиток інтермодального терміналу Ліски на станції Чоп, розбудови евроколії на ділянках Чоп – Ужгород, Мацеїв – Ковель, станційні колії 1435 мм [8].

Приватні парки вантажних вагонів продовжували оновлювати рухомий склад у 2021р. Саме завдяки створенню приватних парків кількість робочих вагонів на залізниці за останні три роки зросла майже на 13% і на даний час складає близько 46% [8]. Решта 54% - це частка вагонів «Укрзалізниці».

На розвиток українського ринку піввагонів здійснюють вплив численні фактори та події. Найбільший оператор – АТ «Укрзалізниця» знаходиться в постійному процесі реорганізації управління, зміни умов співпраці з приватними перевізниками,

формування тарифів та ін. Складнощі у співпраці з приватними перевізниками та клієнтами виступили каталізатором розвитку приватного парку - як у клієнтів (виробничих підприємств з постійним запитом на перевезення), так і у приватних логістичних операторів. Враховуючи те, що переміщення вантажів залізничними коліями і надалі залишається у віданні АТ «Укрзалізниця», усі подальші зміни в її діяльності будуть й далі відображатися на функціонуванні компаній-перевізників.

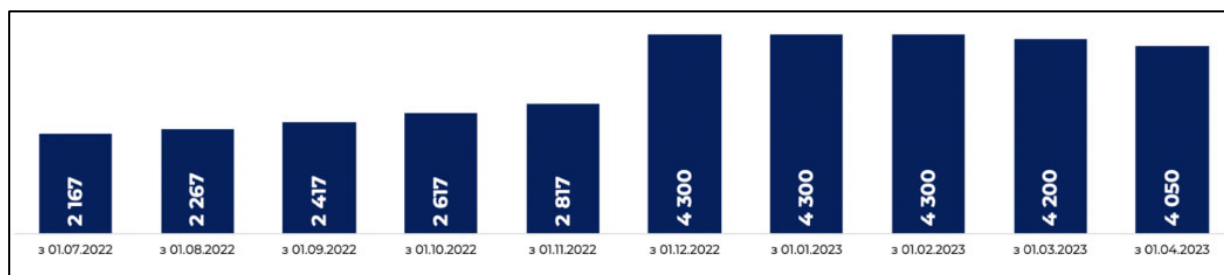
Ринок використання вантажних вагонів щороку генерує близько 25 млрд. грн операційного доходу. Із цих коштів могло б фінансуватися оновлення парку [9].

Найбільше зниження ставок на наймасовіший тип рухомого складу – піввагони відбулося у березні 2022 р. і продовжували поступове скорочення до мінімуму до кінця року.

Ситуація із зерновозами - другим за масовістю типом рухомого складу – розвивалася по-іншому. Після колосального падіння у 6,6 разів в березні 2022р., ставки поступово почали збільшуватися. Найбільше зростання було зафіксовано у липні, а станом на осінь плата за оренду зерновозів значно перевищила рівень початку 2022р. (рис. 3).

Рекордні доходи 2022р. від оренди вагонів-зерновозів не будуть спостерігатись у 2024 рр. І найбільше постраждає від цього АТ «Укрзалізниця», оскільки її аграрна вантажна база перемістилася на автотранспорт, і на даний час не спостерігаються передумови до її повернення, незважаючи навіть на блокування кордонів польськими автоперевізниками, яке має місце з осені 2023р.

Незалежно від того, які саме залишаться коридори для експорту - сухопутні чи морські - зернових все одно буде менше. А кількість вагонів для перевезення майбутнього врожаю перевищує потребу в них на 9-10 тисяч більше, тому ціна добової оренди вагона-зерновоза у 2024р. може знижуватися.



**Рис. 3. Вартість оренди зерновозу АТ «Укрзалізниця» у 2022-2023 рр., грн./добу (без ПДВ)**

Джерело: [10]

Втрата власної аграрної вантажної бази призведе до потреби змінювати Укрзалізницю свого ціноутворення та структури послуг. В свою чергу, профіцит вагонів буде стимулювати власників приватних вагонних парків укладати довгострокові взаємні зобов'язання з аграріями, згідно яких власник зерна буде гарантувати наявність вантажу, а вагоновласник - наявність рухомого складу за фіксованою вартістю на певний період. Перевізники та оператори підписують контракти, як правило, на 6 місяців та більше. Це забезпечить мінімізацію ризику від можливого зростання фінансового навантаження на приватні вагонні парки з боку АТ «Укрзалізниця» для аграріїв.

Аналітики зазначають, що у західній Європі у 2023р. спостерігався надлишковий попит на єровагони та зростання вартості логістики залізничного транспорту, що здебільшого, було обумовлено запитом українських експортерів та їх потребою у вагонах. Відповідно це призвело до зростання ставок транспортування залізничним

транспорт по Європі, яке й надалі продовжується. Так, вартість логістики євровагонами до Гамбурга від Мостиська-2 в червні 2023р. складала 57€/т зерна [11].

Придбання вагонів на даному етапі є недоцільним та й фінансово складним, оскільки ринок вантажних перевезень залізним транспортом у 2022р. зменшився наполовину. Проте, якщо брати до уваги обсяги перевезень вантажів залізничним транспортом до 2022р. то за умови повернення перевезень на довоєнний рівень цілком вірогідним.

Вже протягом першого півріччя 2023р. кількість власників рухомого складу та сам парк приватних вагонів-зерновозів невинно зростали.

При оновленні вагонного парку в Україні за відсутності держпідтримки, ключовим стає фінансове питання. Адже йдеться про суму майже 107 млрд. грн., з яких 56 млрд. – кошти власників приватних вагонів.

Про те, що коштів на ринку достатньо, говорять розрахунки поточної ємності ринку використання вагонів в Україні. Щорічно залізницею виробляється до 2022р. здійснювалося 3,9-4,5 млн. вагоновідправок. Середньостатистичний вантажний вагон знаходиться в рейсі приблизно 8,5-9 діб. У піковий період відвантаження оборот може збільшуватися на 1-2 доби. Середньорічна ставка використання вагонів становить у 2021-2022 рр. приблизно 1550–1600 грн./добу. Маючи такі вихідні дані, можна дізнатися про загальну ємність ринку використання вагонів в Україні. За розрахунками, ця цифра становить приблизно 64,8 млрд. грн. на рік (4,5 млн. × 9 діб × 1600 грн./добу), за умови повернення обсягів перевезень на рівень 2021р. [12]. Таку суму операційного доходу наразі отримують власники вагонів і цих коштів цілком достатньо для запуску програми оновлення парку. Проте, цей дохід витрачається не тільки на оновлення, а й на багато інших цілей. До того ж, його складно спрогнозувати в умовах війни та післявоєнного періоду.

Тенденції до 2022р. свідчили, що ємність ринку зростатиме, але за підсумками 2023р. ситуація змінилася. За підсумками 9-ти місяців 2021р. залізничним транспортом України було перевезено 229,69 млн т вантажів. Це на 6,53 млн т, або на 2,9% більше обсягу 2020 р. Останні три місяці 2021 р. в Україні фіксувалося суттєве зростання попиту на вагони, що призвело до зростання ставок плати за використання вагонів до рівня 1000-1500 грн/добу. За умови повернення динаміки приросту вантажоперевезень у 2024р. на рівень 2021р. і зростанні ставок можна прогнозувати збільшення ємності ринку до 65-70 млрд. грн. протягом 2-3 років [12]. Якщо враховувати, що у приватних вагонах (крім вагонів УЗ) перевозиться 63% вантажів, то можна зробити висновок, що приватні власники можуть розраховувати на щорічний операційний дохід у розмірі понад 46,8 млрд. грн.

Оновлення мало б передбачати плавне вибуття зношеного вагонного парку протягом 7-ми років за мінімального списання вагонів у перші 2 роки, що дозволить ринку профінансувати цю програму. Напр., у 2022 р. приватними компаніями мали бути списані лише 96 вагонів (47 піввагонів та 49 зерновозів). У 2023 р. планувалося виключення з парку 3460 вагонів [12].

Операційний прибуток власників приватного вагонного парку на рівні близько 47 млрд. грн. дозволив би безболісно обслуговувати лізингові або кредитні програми з будівництва нового вагонного парку. Враховуючи каскадний, поступовий спосіб списання та будівництва вагонів, такі фінансові програми можуть розтягнутися до 2032–2034 рр.

Хотілося б ще наголосити, що очікуваним ефектом від реалізації програми оновлення було б скорочення поточних витрат на утримання вагонного парку. За попередніми розрахунками такі витрати могли б знизитися на 30–50%. Реалізація програми дозволила б покращити показники роботи вагонного парку: прискорити

оборот, збільшити обсяг роботи та добовий пробіг, істотно скоротити непродуктивні простой. Новий вагон принесе більший середньодобовий дохід своєму власнику.

Слід також зазначити, що великі власники приватного парку, як правило, є і найбільшими вантажовласниками країни. Отже поліпшення показників операційної роботи вагона суттєво здешевить їхню транспортну логістику.

### Висновки

З початку повномасштабної війни, залізничний транспорт відіграв ключову роль у задоволенні потреб оборонного сектору, перевозячи війська, боєприпаси, техніку та інші вантажі та став основним у евакуації населення. Значні обсяги міжнародної допомоги військового призначення також були перевезені залізницею. Під час нестачі пального "Укрзалізниця" забезпечувала потреби військово-цивільних адміністрацій з власних резервів, що дозволило зберегти керованість постачання та уникнути деструктивних наслідків для країни. Таким чином, не зважаючи на значні економічні втрати та велике навантаження на галузь, вдалося зберегти керованість вітчизняною залізницею, адаптувати її до нових викликів та подолати загрозливі кризові ситуації. Евакуація рухомого складу, густа колійна мережа, оперативне перенаправлення потоків пасажирів та вантажів з урахуванням обстановки на фронті, ефективні заходи ремонтно-відновлювальних бригад, продуктивна взаємодія з відправниками та одержувачами вантажів - усе це забезпечило стійкість АТ "Укрзалізниця" під час повномасштабного російського вторгнення.

Зменшення обсягу врожаю зернових культур, надлишок вагонів-зерновозів та переміщення великої частки зернової вантажної бази АТ «Укрзалізниця» на приватний автотранспорт обумовили у 2023р. значне зниження вартості оренди вагонів-зерновозів, тому зважаючи на роль залізничного транспорту в здійсненні вантажних перевезень, питання ефективного використання його потенціалу є першочерговим. Підсилюють ефективність використання залізничного транспорту в агрологістиці і події з блокадою автомобільних пунктів пропуску на українському кордоні.

Протягом певного часового проміжку АТ "Укрзалізниця" не має можливості самостійно втілити необхідні інвестиційні проекти для розвитку залізничної інфраструктури у необхідному обсязі. Це призводить до потреби залучення зовнішніх ресурсів для фінансування модернізаційних ініціатив національної залізничної інфраструктури, а також поглиблення взаємодії з європейськими партнерами для отримання можливостей використання українського рухомого складу на залізничних шляхах країн ЄС.

У майбутньому, очікується, що тенденції розвитку ринку оренди вантажних транспортних засобів в Україні будуть спрямовані на використання більш сучасних технологій, збільшення ефективності логістичних процесів та забезпечення якості обслуговування клієнтів. Також можна очікувати розвитку ринку оренди електротранспорту та адаптацію до екологічних стандартів.

### Список використаних джерел

1. Боровик, Т., & Даниленко, В. Транспортна логістика як фактор забезпечення зовнішньоекономічної діяльності вітчизняних підприємств. *Економічний простір*, 2022. (177), 35-39. <https://doi.org/10.32782/2224-6282/177-6>
2. Вантажні перевезення в Україні за підсумками 2022 року скоротились удвічі. URL: <https://dia.dp.gov.ua/vantazhni-perevezennya-v-ukra%D1%97ni-za-pidsumkami-2022-roku-skorotilis-udvichi/> (дата звернення: 17.05.2023).

3. Підсумки воєнного 2022 року для транспорту та інфраструктури України. URL: [https://cfts.org.ua/blogs/pidsumki\\_voennogo\\_2022\\_roku\\_dlya\\_transportu\\_ta\\_infrastrukturi\\_ukrani\\_656](https://cfts.org.ua/blogs/pidsumki_voennogo_2022_roku_dlya_transportu_ta_infrastrukturi_ukrani_656)
4. Ринок вантажних перевезень у 2022 році. URL: <https://trademaster.ua/articles/313620>
5. В 2023 році "Укрзалізниця" планує перевезти 147 млн тонн вантажів. [https://cfts.org.ua/news/2023/12/21/v\\_2023\\_rotsi\\_ukrzalznitsya\\_planue\\_perevezti\\_147 mln\\_tonn\\_vantazhiv\\_77598](https://cfts.org.ua/news/2023/12/21/v_2023_rotsi_ukrzalznitsya_planue_perevezti_147 mln_tonn_vantazhiv_77598)
6. Статистичні дані про Українські залізниці. URL: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-pro-ukrainski-zalznici.html>
7. Вартість оренди вагона-зерновоза у 2023 році буде найнижчою за всю історію. URL: <https://agroportal.ua/blogs/vartist-orendi-vagona-zernovoza-u-2023-bude-naunizhchoyu-za-vsyu-istoriyu>
8. Вартість оренди приватних вагонів-зерновозів зросла на 10-15%. URL: <https://uga.ua/news/vartist-orendi-privatnih-vagoniv-zernovoziv-zrosla-na-10-15/>
9. Український бізнес не використовує наявний потенціал перевезення вантажів на експорт залізницею. URL: [https://cfts.org.ua/blogs/ukranskiy\\_biznes\\_ne\\_vikoristovue\\_nayavniy\\_potentsial\\_perevezennya\\_vantazhiv\\_na\\_ekспорт\\_zalznitseyu\\_638](https://cfts.org.ua/blogs/ukranskiy_biznes_ne_vikoristovue_nayavniy_potentsial_perevezennya_vantazhiv_na_ekспорт_zalznitseyu_638)
10. Як розрахункова швидкість впливає на вартість перевезення у вагонах УЗ. <https://www.railinsider.com.ua/yak-rozrahunkova-shvydkist-vplyvaye-na-vartist-perevezennya-u-vagonah-uz/>
11. Український попит на єровагони підняв вартість логістики в Європі. URL: <https://elevatorist.com/novosti/16561-ukrayinskiy-popit-na-yevrovagoni-pidnyav-vartist-logistiki-v-yevropi>
12. Ткачов В. Фінансувати оновлення вагонного парку можна за рахунок збільшення ємності ринку. URL: <https://www.railinsider.com.ua/valerij-tkachov-finansuvaty-onovlennya-parku-mozhna-za-rahunok-zbilshennya-yemnosti-rynku/>