

## ПОВОЄННЕ ВІДНОВЛЕННІ ЕКОНОМІЧНОЇ СИСТЕМИ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ У ПРОЦЕСІ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ

**Ключові слова:** повоєнне відновлення, економічна система, залізнична галузь України, державне управління, європейська інтеграція.

За останній 2022 рік економіка України зазнала значних змін, в тому числі й залізнична галузь нашої держави, як частина складової економічної системи. Наразі найважливішим питанням для залізничної галузі є створення умов для збереження та підтримання її у належному функціональному стані на підконтрольних Україні територіях, збереження та підвищення пропускної спроможності пунктів пропуску, переорієнтація логістичних перевезень задля виконання найважливіших функцій країни з метою підтримки власної економічної життєдіяльності на благо держави.

**Метою** наукового дослідження є проведення аналізу економічної системи, організаційної діяльності нормативно-правових актів залізничної галузі, плану розвитку та повоєнне відновленні економіки системи залізничного транспорту України у поєднанні з процесом європейської інтеграції до країн Європейського союзу.

**Виклад основного матеріалу.** Повоєнне відновлення економічної системи залізничного транспорту України є життєво необхідним процесом загальноукраїнського повоєнного відновлення для задоволення потреб населення у перевезеннях та забезпечення розвитку економіки України шляхом зміни підходів до формування транспортно-логістичних рішень та розвитку сучасної залізничної інфраструктури відповідно до стандартів Європейського союзу.

Національною радою з відновлення України від наслідків війни Кабінету Міністрів України розроблено (липень 2022 року) проєкт Плану з відновлення та розбудови залізничної інфраструктури (далі – План з відновлення ЗІ), який розділено за сферами, кожна з яких має свій перелік завдань, відповідно до підготовлених напрацювань: розвиток перевезень пасажирів, вантажів, багажу, вантажобагажу та пошти у внутрішньому і міжнародному сполученнях, розвиток інфраструктури залізничного транспорту, відновлення та підвищення пропускної спроможності залізничних прикордонних переходів на західному кордоні України, впровадження вимог *acquis* ЄС з метою досягнення організаційної та технічної сумісності українських та

європейських залізниць, розвиток конкуренції та формування розвинутого ринку послуг залізничного транспорту [3].

Військове вторгнення російської федерації на територію України вплинуло на основний вид діяльності української залізниці – перевезення: внутрішнє сполучання, міжнародне сполучення (транзит, імпорт, експорт).

За січень – квітень 2022 року залізничним транспортом перевезено 7,4 млн. пасажирів, що більше аналогічного періоду 2021 року на 1,5 млн. пасажирів. Найбільший приріст (64 %) відбувся у березні 2022 року за рахунок здійснення евакуаційних перевезень. При цьому, такі перевезення здійснювались безкоштовно. Водночас, після зниження та поступової відміни евакуаційних поїздів, пасажиропотік значно зменшився, як результат – у квітні 2022 року перевезено пасажирів на 19 % менше рівня аналогічного періоду 2021 року. З перших днів війни АТ «Укрзалізниця» перевезено понад 7 тис. тонн гуманітарної допомоги із заходу на схід у пасажирських вагонах. Розвивається і вантажний напрямок – це більше 1400 вагонів (приблизно 70 тис. тонн) на місяць з гуманітарною допомогою, а також контейнерний напрямок, який забезпечує перевезення із сусідніх країн до Києва, Харкова, Запоріжжя та Одеси. АТ «Укрзалізниця» забезпечує здійснення евакуації населення. За місяць в середньому перевозиться 3 млн. пасажирів, а також 40 тис. пасажирів – до сусідніх країн. На усіх вузлових пасажирських вокзалах надається необхідна допомога пасажиром, а також здійснюється розвантаження гуманітарної допомоги, надання харчування, забезпечення інвентарем [3].

Водночас, через воєнні дії відбулось значне падіння обсягів вантажних перевезень (за 4 місяці 2022 року на 31 % в порівнянні з аналогічним періодом 2021 року). Фактично перервано транзитні перевезення міжнародними коридорами сполученням Азія-Європа. Транзитні перевезення залізничним транспортом за період війни (березень-квітень 2022 р.) зменшились проти рівня аналогічного періоду 2021 року на 88,4% [3].

Через блокування морських портів України, вантажовідправники та перевізники вимушені змінювати логістику експортних перевезень, спрямовуючи вантажі на західні прикордонні переходи. Перевезення вантажів під час війни є складним завданням через низьку пропускну здатність прикордонних переходів на Заході України, не розрахованих під перевалку великих обсягів зерна та руди. Загальна пропускна спроможність наприклад, «зернових» маршрутів становить близько мільйона тонн на місяць, а у мирний час через порти вивозилося приблизно 4-5 млн. тонн на

місяць. Це призвело до значного падіння обсягів експортних перевезень (на 60,4%) [3].

Негативний вплив на результати діяльності АТ «Укрзалізниця» у 2022 році вплинуло повномасштабне військове вторгнення російської федерації в Україну, в результаті чого зменшились обсяги перевезень на 47,6%, і як наслідок, отримано доходів від перевезень на **9 578 млн грн** менше у порівнянні з 2021 роком [1].

У результаті окупації територій та захоплення майна, що знаходяться на тимчасово окупованій російською федерацією території України, АТ «Укрзалізниця» прийнято рішення щодо нарахування знецінення (зменшення корисності) до нульової вартості необоротних активів що знаходяться на тимчасово окупованій російською федерацією території України, територій, на яких ведуться (велися) бойові дії та до яких немає доступу (деокуповані (звільнені) території) на загальну суму **16 009 млн грн**.

**Чистий дохід від реалізації продукції** (товарів, робіт, послуг) АТ «Укрзалізниця» за 2022 рік складає **75 693 млн грн**, що менше на 11 077 млн грн або на 13,2 % у порівнянні з минулим роком.

Показник	2021 рік	2022 рік	Відхилення	
			тис. грн	%
Доходи від перевезень вантажів	72 287	63 047	-9 240	87,2
Доходи від перевезень пасажирів	6 229	5 892	-337	94,6
Доходи від допоміжної діяльності	8 253	6 754	-1 499	81,8
<b>Всього доходів</b>	<b>86 769</b>	<b>75 693</b>	<b>11 076</b>	<b>87,2</b>

**Доходи від вантажних перевезень зменшились** у порівнянні з минулим роком на **9 240 млн грн** або 12,8 % за рахунок:

- зменшення обсягу перевезень на 47,6%, що призвело до втрати доходів на суму 30 361 млн грн;

- зростання доходної ставки на 65,4% або 261,8 коп/10 т-км (з 400,8 коп/10 т-км до 662,6 коп/10т-км) призвело до збільшення доходів на суму 20 728 млн грн. Доходна ставка зросла внаслідок проведення індексації тарифів з 29.06.2022 відповідно наказу Мінінфраструктури від 22.06.2022 № 441 «Про внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги».

**Доходи від пасажирських перевезень зменшились** у порівнянні з минулим роком на **337 млн грн** або 5,4 %. Основною

причиною зменшення доходів від пасажирських перевезень є зменшення обсягів перевезень пасажирів на 4 775,9 млн пас-км або 30,5%.

**Доходи від допоміжної діяльності** зменшилися на 1 499 млн грн або 18,2% у порівнянні з минулим роком в основному за рахунок зменшення реалізації послуг:

- реалізації електроенергії юридичним особам – на 833 млн грн,
- послуги по охороні вантажів та об'єктів – на 290 млн грн,
- обслуговування пасажирів – на 219 млн грн,
- промислового виробництва – на 147 млн грн.

**Собівартість реалізованої продукції** (товарів, робіт, послуг) склала **74 073 млн грн**, що менше на 8 949 млн грн або на 10,8 % у порівнянні з минулим роком (2021 рік – 83 022 млн грн).

**Прибуток від реалізації продукції** (валовий прибуток) за 2022 рік становить **1 620 млн грн**, що менше минулого року на суму 2 127 млн грн (2021 рік – 3 747 млн грн).

**За активами балансу обліковуються:**

Необоротні активи на загальну суму 232 280 млн грн, з них:

Показник	Станом на:		Відхилення (+/-)
	01.01.2022	31.12.2022	
Всього необоротних активів, з них:	246 051	232 280	-13 771
нематеріальні активи	246	304	+58
незавершені капітальні інвестиції	7 194	8 268	+1 074
основні засоби	223 483	209 042	-14 441
довгострокові фінансові інвестиції	919	738	-181
відстрочені податкові активи	290	0	-290
довгострокова дебіторська заборгованість	9	9	0
інші необоротні активи	13 910	13 919	+9
<i>в т.ч. неконтрольована територія</i>	<i>13 663</i>	<i>13 663</i>	<i>0</i>

**Вартість необоротних активів** станом на 31.12.2022 складає **232 280 млн грн** і зменшилась у порівнянні з початком року на 13 771 млн грн в основному за рахунок зменшення залишкової вартості основних засобів, яке зумовлене знеціненням (зменшенням корисності) до нульової вартості необоротних активів що знаходяться на тимчасово окупованій російською федерацією території України, територій, на яких ведуться (велися) бойові дії та

до яких немає доступу (деокуповані (звільнені) території).

Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року – основний програмний документ в галузі залізничного транспорту (далі – Транспортна стратегія) схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430. Заходи з реформування залізничного транспорту також було визначені Планом заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 № 1106, та Планом заходів з реформування залізничного транспорту, затвердженим розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 грудня 2019 р. № 1411.

Щодо *реформування залізничного транспорту* – станом на початок 2022 року здійснювались заходи щодо законодавчого забезпечення функціонування європейської моделі ринку залізничних перевезень. Так, спільно Комітетом Верховної Ради України з питань транспорту та інфраструктури, Мінінфраструктури та АТ «Укрзалізниця» здійснювалось доопрацювання проєкту Закону України «Про залізничний транспорт України». Паралельно Мінінфраструктури проводить розробку проєктів підзаконних актів для впровадження необхідних правил та процедур для доступу до ринку залізничних перевезень.

Проводилась поступова реформа системи тарифоутворення на послуги залізничного транспорту. Так, з метою забезпечення вільного ціноутворення у конкурентних секторах ринку транспортних послуг з 19.02.2018 було дерегульовано вагонну складову у тарифі на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України у вагонах власності АТ «Укрзалізниця». 29 жовтня 2021 р. Мінінфраструктури прийнято наказ № 586, реалізація якого передбачає додаткове скорочення диспропорції між рівнями тарифних класів вантажів, удосконалення тарифної політики на залізничному транспорті [3].

Відповідно до Плану відновлення ЗІ за напрямом «відновлення сфери залізничного транспорту» етапи поділяються на:

1. Етап економіка та інститути воєнного часу (короткострокові) – «Все для перемоги!» (червень 2022 р. – кінець 2022 р.);

2. Етап відновлення (середньострокові) – «Відновлення, перезапуск економіки та інститутів» (2023 – 2025 рр., з окремою деталізацією на 2023 р.); *у разі продовження активних військових дій план буде скоригований у 4-му кварталі 2022 р., відповідно дана фаза (з плануванням основних заходів та їх фінансуванням) буде перенесена на 2024-2026 рр.).*

3. Етап модернізації (стратегічні) – «Структурна модернізація та повноцінна інтеграція до ЄС». (2026 – 2032 рр.); *терміни планування етапу коригуватимуться за підсумками 2022-2023 років.*

Згідно з етапами відновлення залізничної інфраструктури, враховуючи системне та цілеспрямоване знищення агресором інфраструктури залізничного транспорту, головним завданням післявоєнного часу стане:

- відбудова знищеної залізничної інфраструктури (з електрифікацією) в напрямку морських портів за новітніми технологіями;

- нарощування пропускної спроможності залізниці з країнами ЄС шляхом розбудови та модернізації комплексів з перестановки вагонів з колії 1520 мм на 1435 мм та перевантажувальних потужностей (логістичних центрів) в межах або поза межами пунктів пропуску через державний кордон на прикордонних переходах з ЄС із урахуванням вимог інтероперабельності та ефективного використання інфраструктури залізниць систем 1435 мм та 1520 мм.;

- розвиток залізничної інфраструктури в напрямку портів Рені та Ізмаїл (зокрема, будівництво другої колії, електрифікація (розвиток в напрямку залізничного коридору ЄС Rhine - Danube);

- модернізація існуючих та будівництво нових логістичних мультимодальних терміналів в західних та південних областях України з функціями інтегрованих транспортно-логістичних центрів, здійснення митного обслуговування та застосуванням сучасних цифрових рішень управління логістикою (TMS, YMS, WMS);

- створення на базі залізничних станцій сучасних стандартизованих мультимодальних вокзальних центрів в невеликих містах України (перш за все, в тих, які постраждали в ході війни) які забезпечать мешканців міст комфортною та зручною пересадкою на інші види транспорту, рекреаційною та торговельною зонами і інтегрованою системою безпеки населення (мережа бомбосховищ). (Пілотний проект в процесі планування – вокзал в м. Тростянець);

- комплексна реконструкція ключових залізничних станцій та прилеглих територій з будівництвом мультимодальних пасажирських хабів в основних міських конгломератах (Київ, Львів, Харків, Дніпро-Запоріжжя, Одеса), що поєднують залізницю з різними видами міського транспорту зі зручними розкладом та пересадками, а також забезпечать сполучення міст з передмістями сучасними приміськими поїздами (проекти СітіЕкспрес);

- забезпечення швидкісним та комфортним сполученням сучасними міжрегіональними поїздами Інтерсіті мешканців основних

обласних центрів, що передбачає закупівлю нових поїздів, модернізацію залізничної інфраструктури для підвищення швидкості до 160 км/год (в майбутньому 200 км/год), електрифікацію ділянок;

- реалізація плану повного переходу на безпаперовий супровід залізничних вантажних перевезень.

- створення спільного логістичного підприємства з Польщею та, в перспективі – з Литвою, Латвією та Естонією, для збільшення об'єму залізничних перевезень українського експорту до ЄС та на світові ринки через Європу.

*Відновлення зруйнованої інфраструктури* залізничного транспорту повинно враховувати можливі зміни в розташуванні великих промислових підприємств, та, відповідно, місць зародження вантажопотоків. Можна припустити, що місце розташування підприємств добувної промисловості та сільського господарства не буде змінено, проте залишається відкритим питання щодо підприємств, що були зруйновані, а також підприємств, які використали механізм релокації, та відповідно перемістили свої виробничі потужності в західні регіони України.

Крім того, масштаби відновлення інфраструктури залежатимуть від кількості руйнувань, які з кожним днем збільшуються. Вже зараз можна з упевненістю говорити, наприклад, про термінову необхідність відбудови зруйнованих тягових підстанцій з метою відновлення електрифікації залізничних шляхів.

Водночас, після закінчення воєнного стану доцільно утворити міжвідомчу робочу групу для аналізу зміни формування вантажопотоків у післявоєнний період (на що впливатимуть, щонайменше, динаміка відновлення промисловості та зміни розташування підприємств), за результатами якої зазначений перелік проєктів, можливо, потребуватиме коригування. Також робота цієї групи впливатиме на доповнення в майбутньому переліку проєктів довгострокового (стратегічного) планування.

Обов'язковим є використання під час відновлення залізничної інфраструктури нових стандартів, зокрема, в частині забезпечення доступності пасажирської інфраструктури для пасажирів з інвалідністю та інших маломобільних груп населення.

Серед інфраструктурних проєктів на середньостроковий період, слід відмітити:

*Налагодження та відновлення пасажирського залізничного сполучення* повинно відбуватись одразу після відновлення контролю над територіями.

*Відновлення вантажного залізничного сполучення* до рівня 2019 року (до війни та до пандемії коронавірусної хвороби) залежатиме в першу чергу від масштабів та темпів відновлення

промисловості України. Водночас, масштабні роботи щодо відбудови українських міст потребуватимуть злагодженої роботи всіх видів транспорту, у тому числі залізничного транспорту, з метою доставки будівельних матеріалів.

Серед інвестиційних проєктів для відновлення роботи залізничного транспорту на середньостроковий період, слід відмітити:

- придбання нового пасажирського рухомого складу (пасажирські вагони, моторвагонний рухомий склад) з урахуванням вимог інклюзивності;
- придбання тягового рухомого складу;
- придбання вантажних вагонів (з урахуванням стандартів ЄС та вимог ЄС щодо габаритів) на підставі здійсненого аналізу потреби з урахуванням втрат вантажних вагонів під час бойових дій;
- відбудова вагоно- та локомотиворемонтних заводів для забезпечення обслуговування рухомого складу.

*Виконання більшої частини вимог, необхідних для членства в ЄС (в частині реформування сфери залізничного транспорту).*

Найпершими завданнями післявоєнного періоду буде:

- прийняття Верховною Радою України доопрацьованого проєкту Закону України «Про залізничний транспорт України»;
- затвердження плану імплементації Закону України «Про залізничний транспорт України»;
- затвердження змін до Плану реформування залізничного транспорту.

Основні заходи для імплементації Закону України «Про залізничний транспорт України» повинні включати:

- розробку та прийняття необхідних підзаконних актів;
- створення нових державних інституцій (або реорганізацію існуючих) для забезпечення виконання нових завдань, пов'язаних з відкриттям ринку (НКРТ, орган з безпеки на залізничному транспорті, установа з питань розслідування подій на залізничному транспорті);
- запровадження нових процедур доступу до ринку залізничних перевезень (ліцензування, сертифікація безпеки, допуск залізничних підсистем до ринку);
- проведення навчання для потенційних перевізників для забезпечення їх готовності взяти участь в ринку залізничних перевезень;
- запровадження технічних специфікацій інтероперабельності підсистем залізничного транспорту.



Окремим заходом забезпечення функціонування конкурентного ринку залізничних перевезень є проведення структурної реформи АТ «Укрзалізниця» у відповідності до вимог *acquis* ЄС та її завершення до моменту початку дії нового Закону України «Про залізничний транспорт України». Основні завдання структурної реформи Товариства – організаційне та фінансове розділення оператора інфраструктури та перевізної діяльності, забезпечення прозорості фінансових потоків всередині Товариства та підготовка АТ «Укрзалізниця» до відкриття конкурентного ринку залізничних перевезень. Це питання повинно бути одним з основних ключових показників ефективності Наглядової Ради Товариства. При цьому важливо отримати позитивний *compliance check* європейських експертів щодо відповідності нової структури АТ «Укрзалізниця» вимогам *acquis* ЄС.

**Висновки.** Сьогодення спонукає до пошуку нових інструментів та механізмів, задля розв'язання наявних суспільних проблем та глобалізаційних процесів залізничної галузі України у політичних, економічних та науково-технічних аспектах.

Акціонерне товариство «Українська залізниця», як структурний елемент виконання стратегічної функції щодо забезпечення економічного розвитку України, визначає одним з головних пріоритетів розробка та впровадження плану заходів щодо вдосконалення роботи залізничної транспортної системи, збереження її функціонування в умовах воєнного стану, проекти післявоєнного відновлення з глобалізаційними перспективами конкурентоспроможного виходу на ринок надання транспортних послуг за європейськими стандартами.

Враховуючи євроінтеграційні зусилля України на шляху впровадження євроінтеграційної політики у сфері економічного розвитку залізничної галузі держави, є необхідність подальших досліджень з вдосконалення механізму публічної політики, економічних стратегій за цим напрямом.

### **Список використаних джерел**

1. Акціонерне товариство «Українська залізниця» : веб-сайт. URL: <https://www.uz.gov.ua/about/> (дата звернення: 04.04.2023).
2. Про виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони : Постанова Кабінету Міністрів України від 25 жовтня 2017 р. № 1106 / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1106-2017-%D0%BF#Text> (дата звернення: 04.04.2023).

3. План відновлення України (Матеріали робочої групи «Відновлення та розбудова інфраструктури») : проект / Кабінет міністрів України. Національна рада з відновлення України від наслідків війни. URL:

<https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/restoration-and-development-of-infrastructure.pdf> (дата звернення: 04.04.2023).

4. Про внесення змін до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги : Наказ Міністерства інфраструктури України від 22 червня 2022 р. № 441 / Верховна Рада України. URL:

<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0689-22#Text> (дата звернення: 04.04.2023).

5. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (дата звернення: 04.04.2023).

6. Про затвердження плану заходів з реформування залізничного транспорту : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2019 р. № 1411-р / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1411-2019-%D1%80#Text> (дата звернення: 04.04.2023).

7. Про внесення зміни до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги : Наказ Міністерства інфраструктури України від 29 жовтня 2021 р. № 586 / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1408-21#Text> (дата звернення: 04.04.2023).

8. Деякі питання забезпечення безперебійного функціонування залізничного транспорту в умовах воєнного стану : Постанова Кабінету Міністрів України від 25 травня 2022 р. № 624 / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/624-2022-%D0%BF/print> (дата звернення: 04.04.2023).

9. Про цілі сталого розвитку України на період до 2030 року : Указ Президента України від 30 вересня 2019 р. № 722/2019 / Офіційне інтернет-представництво : ПРЕЗИДЕНТ УКРАЇНИ / ВОЛОДИМИР ЗЕЛЕНСЬКИЙ. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/7222019-29825> (дата звернення: 04.04.2023).