

Міністерство освіти і науки України
Український державний університет залізничного транспорту



ІНТЕЛЕКТУАЛЬНІ ТРАНСПОРТНІ ТЕХНОЛОГІЇ

VI МІЖНАРОДНА НАУКОВО-ТЕХНІЧНА КОНФЕРЕНЦІЯ

ПРОГРАМА КОНФЕРЕНЦІЇ



ITT2025

УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ

**Тези доповідей 6-ої міжнародної
науково-технічної конференції**

«ІНТЕЛЕКТУАЛЬНІ ТРАНСПОРТНІ ТЕХНОЛОГІЇ»

Харків 2025

6-а міжнародна науково-технічна конференція «Інтелектуальні транспортні технології», Харків, 24–26 листопада 2025 р.: Тези доповідей. – Харків: УкрДУЗТ, 2025. – 300 с.

Збірник містить тези доповідей науковців вищих навчальних закладів України та інших країн, підприємств транспортної та машинобудівної галузей за чотирьма напрямками: розвиток інтелектуальних технологій при управлінні транспортними системами; транспортні системи та логістика; інтелектуальне проектування та сервіс на транспорті; функціональні матеріали та технології при виготовленні та відновленні деталей транспортного призначення.

© Український державний університет
залізничного транспорту, 2025

виконання водієм операцій по навантаженню та розвантаженню. Отриману модель доцільно використовувати для оцінки впливу параметрів завантаження та розвантаження на стан водія при розробці планів перевезення вантажів у транспортно-логістичних системах.

[1] Davidich, N., Galkin, A., Iwan, S., Kijewska, K., Chumachenko, I., Davidich, Y. Monitoring of urban freight flows distribution considering the human factor //Sustainable Cities and Society. – 2021. – Т. 75. – С. 103168.

[2] Davidich N. Advanced Traveller Information Systems to Optimizing Freight Driver Route Selection / N. Davidich, I. Chumachenko, Y. Davidich, T. Hanieva, N. Artsybasheva and Melenchuk T. // 2020 13th International Conference on Developments in Systems Engineering (DeSE), 2020, pp. 111-115.

УДК 629.04.083

ОСОБЛИВОСТІ ТРАНСПОРТУВАННЯ ЗЕРНОВИХ ЗАЛІЗНИЦЕЮ УКРАЇНИ В ПЕРІОД СКРУТНОГО СТАНУ ПЕРЕВІЗНИКА

FEATURES OF GRAIN TRANSPORTATION BY UKRAINIAN RAILWAY DURING THE PERIOD OF CARRIER CRISIS

канд. техн. наук В.М. Запара

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

V. Zapara, PhD (Tech.)

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Транспортування зернових вантажів для АТ «Укрзалізниця» залишається одним із пріоритетних напрямків роботи (особливо за військового стану) [1]. Українські аграрії у сезоні-2025 отримають близько 56 млн т валового врожаю зернових культур і 21 млн т олійних культур. В умовах постійної зміни факторів впливу та глобального перерозподілу торговельних потоків Україна може утримати, наприклад, лідерство в світовій торгівлі соняшниковою олією (з часткою 40%) та соняшниковим шротом (з часткою 45%), має непоганий потенціал до збільшення частки торгівлі на світовому ринку соєю та соєвим шротом. У сезоні-2025 кінцева прогнозована цифра валового врожаю зернових відповідає минулорічному сезону. Наразі на сільгосппродукцію сприятливі закупівельні ціни.

Обсяг вантажних перевезень усіма видами транспорту України за 7 місяців 2025 року знизився на 12,6% порівняно з аналогічним періодом минулого року – до 181,2 млн т. Лідером за обсягом перевезення вантажів залишається залізничний транспорт – 92,5 млн т, що на 11% менше за показник 7 місяців 2024 року.

Що ж до транспортування зернових вантажів залізничним транспортом, то показники суттєво погіршились: за 8 місяців 2025 року залізницею перевезено 18 797,5 тис. т зернових, що практично на 30% менше, ніж за відповідний період 2024 року. Однак з серпня 2025 року обсяг зернових почав зростати і за місяць

склав 2 814 тис. т (порівняно з липнем зріс в 2,3 рази, а до відповідного періоду 2024 року – на 6%). При цьому експортовано зернових у серпні 2025 року 2 553 тис. т, що в 1,7 рази більше, ніж у липні, проте на 3% менше, ніж у серпні 2024 року. Відмітимо, що 94% в експортному сполученні перевезено в напрямку портів, і лише 6% до західних прикордонних переходів.

Залізнична логістика України наразі має порівняно низький тариф на перевезення 1 т зерна до портів (на рівні 17 дол. США/т, що є доволі позитивним моментом для аграріїв), але перевізнику (тобто АТ «Укрзалізниця») така ціна не дозволяє компанії розвиватися і бути ефективною. В такій ситуації залізниця вкотре буде наполягати на індексації тарифів. Якщо держава погодиться (рівень тарифів не змінювався з середини 2022 року), то тариф може зрости на 37...40%. Отже для агросектору це підвищення може сягнути 4...5 дол. США/т зерна, що буде співставним з 2024 роком, коли залізнична логістика оцінювалась в 22 дол. США/т зернових. Таким чином, минулорічний рівень логістики буде підйомним для аграріїв, а АТ «Укрзалізниця» дав би змогу функціонувати стабільніше в складних умовах широкомасштабної агресії. Крім того слід враховувати, що наразі вартість перевалки зерна в 2025 році знизилась до 7 дол. США/т за минулорічної 10...12 дол. США/т і це є відчутною економією для агросектору. Отже, якщо такий підхід реалізується (з підвищенням тарифу залізниці до 40%), то така індексація в цілому не матиме негативного впливу на агровиробників.

Залишається непростю взаємодія структур АТ «Укрзалізниця» і аграріїв щодо використання клієнтами вагонів-зерновозів перевізника, наявний парк якого може забезпечувати приблизно 7 тис. вагоновідправок у зерновозах на місяць. На жовтень 2025 року робочий парк зерновозів АТ «Укрзалізниця» становив 3 350 одиниць, і на цей період (жовтень 2025 року) середньодобовий обсяг навантаження у вагони-зерновози перевізника складав приблизно 200-250 вагонів (фактичний обіг вагонів АТ «Укрзалізниця» сягає 14,66 доби, що забезпечує два рейси на місяць). Усі можливі вантажовідправки у зерновозах перевізника у жовтні 2025 року вже реалізовані на ЕТС «Прозорро.Продажі» або зарезервовані під підписані довгострокові договори. Однак протягом року (наприклад, з червня 2024 року по червень 2025 року) частка використання вагонів-зерновозів належності АТ «Укрзалізниця» коливалась в межах 1...4%, а 96...99% зернових вантажів перевозилось приватним парком (якого наразі майже 20 тис. одиниць). АТ «Укрзалізниця» постійно закликає аграріїв до довгострокової співпраці через довгострокові договори, адже вагони-зерновози парку перевізника не повинні простоювати більшу частину року, а потім через ажіотажний попит мати «захмарну» вартість використання (наприклад, на аукціонах 11 листопада 2025 року ставки на зерновози сягнули 5 700 грн за добу [2]).

Якщо ж рівень вантажних тарифів залишатиметься без змін, то з урахуванням обсягів перевезення операційний прибуток від вантажних перевезень АТ «Укрзалізниця» за 2025 рік очікується в розмірі лише 3,2 млрд грн, а в 2026 році вони вийдуть в операційний збиток 0,6 млрд грн (в 2024 році було зафіксовано прибуток 20,4 млрд грн).

- [1] Запара В.М., Запара Я.В., Боровець Р.І. Можливості покращення логістики агросектора залізницею України. *Тези 5-ої міжнародної науково-практичної конференції «Інтелектуальні транспортні технології»*: (Харків, 25-27 листопада 2024 р., Харків). Харків: УкрДУЗТ. С. 174-176.
- [2] Під час аукціонів ЦТЛ 11 листопада ставки на зерновози сягнули 5700 грн за добу. - URL: <https://www.railinsider.com.ua/pid-chas-aukcziioniv-cztl-11-lystopada-stavky-na-zernovozy-syagnuly-5700-grn-za-dobu/> (дата звернення: 13.11.2025).

УДК 656.23

СУЧАСНІ РЕАЛІЇ ТАРИФОУТВОРЕННЯ НА ВАНТАЖНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЗАЛІЗНИЦЕЮ НА ТРАНСПОРТНОМУ РИНКУ УКРАЇНИ

MODERN REALITIES OF TARIFF SETTING FOR RAILWAY FREIGHT TRANSPORTATION IN THE TRANSPORT MARKET OF UKRAINE

*канд. техн. наук В.М. Запара, канд. техн. наук Д.М. Чехунов, І.І.Процик
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*V. Zapara, PhD (Tech.), D. Chehunov, PhD (Tech.), I. Protsyk
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Наразі АТ «Укрзалізниця» в умовах широкомасштабної агресії залишається базовим видом транспорту в Україні, виконуючи 68% вантажообігу і близько 30% пасажирських перевезень. Вона має важливе значення в експорті країни, військових перевезеннях та транспортуванні гуманітарної допомоги. Але фінансовий стан компанії за останні два роки суттєво погіршився, і це є загрозою для стійкості всієї системи перевезень України.

На сьогодні компанія має великий валютний борг (приблизно 60,6 млрд грн, - 15% всіх її активів). Для обслуговування цього боргу в 2026 році АТ «Укрзалізниця» повинна виплатити 31,4 млрд грн за єврооблігаціями і 2 млрд грн купонних платежів. Очікується падіння обсягів вантажних перевезень до 160 млн т у 2025 році проти 173 млн т у 2024 році. В порівнянні з 2021 роком (306 млн т) зниження складе 49%. На цьому фоні зростають витрати компанії з 107,2 млрд грн у 2024 році до 110 млрд грн в 2025, а в 2027 році прогнозується понад 129 млрд грн. Причинами зростання витрат є інфляція оплати праці та вартості енергоносіїв (дають до 80% витрат).

Наразі проблемою є відсутність індексації тарифів з літа 2022 року. Пропозиції АТ «Укрзалізниця» щодо змін регульованих тарифів на вантажні перевезення на 37% в грудні 2024 року не отримали підтримки держави.

Слід підкреслити, що АТ «Укрзалізниця» активно працює для виходу з кризи по декількох пріоритетних напрямках.