

Левченко І. В.
доктор філософії
Пашко М. Ю.
здобувачка вищої освіти
Національний університет
«Полтавська політехніка імені Юрія Кондратюка»
м. Полтава, Україна

ОСОБЛИВОСТІ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ: ВІТЧИЗНЯНИЙ ТА СВІТОВИЙ ДОСВІД

Вантажні перевезення є важливим елементом будь-якої логістичної системи, вони відіграють велику роль в економічних відносинах як всередині країни, так і за її межами. Саме завдяки вантажним перевезенням підприємства та компанії мають доступ до нових ринків збуту шляхом перевезення вантажу на великі відстані. Такі перевезення широко використовуються як для внутрішніх, так і для міжнародних перевезень. Вони відіграють надзвичайно важливу роль у формуванні всіх зовнішньоекономічних зв'язків, в особливості з країнами далекого зарубіжжя.

На початок війни в Україні має значний вплив на галузь вантажних перевезень. При чому це проблеми не лише в Україні, але і у всьому торговому потоці між Китаєм та Європою. Судноплавні маршрути були перекриті, деякі логістичні фірми призупинили свою роботу, а повітряні перевезення стали дедалі дорожчими [1].

Усі автомобільні вантажні перевезення, які маршрутизуються через Україну, зазнають великих затримок або через те, що вони «застрягли» в країні, або через те, що їх доведеться перенаправляти через сусідні країни. В останньому випадку посилений прикордонний контроль може спричинити затримки [1, 2].

Багато світових логістичних компаній повністю припинили свою діяльність в Україні, що лише ускладнило подальше переміщення будь-яких вантажів через країну [3].

Одними з головних змін, спровокованих війною є трансформація логістичного сектору та розподіл ланцюга поставок. Залізничні перевезення не справляються зі збільшенням перевезень українського зерна. Пропускна здатність занадто низька, а довгострокові інвестиції у цю сферу занадто ризиковані, а тому непривабливі. На сьогодні черги деяких вантажів для транзиту залізницею розраховуються щомісячно.

Ще однією суттєвою зміною було анулювання ліцензій на автомобільні перевезення. 28 квітня 2022 було підписано Угоду про вантажні автомобільні перевезення, згідно з якою українські автоперевізники мають право тимчасово перевозити вантажі до країн Європейського Союзу без спеціального дозволу на перевезення.

Після повномасштабного вторгнення країни-агресора у 2022 році важливість і роль залізничного транспорту стала тільки сильнішою, так як саме залізничним транспортом здійснюються основні експортні перевезення, перевезення вантажів для потреб ЗСУ, а також гуманітарних вантажів, окрім того, саме завдяки залізничному транспорту здійснюється обслуговування виробничих підприємств. Тому, я вирішила зосередити свою увагу саме на вирішенні проблем та модернізації вантажних перевезень у сфері залізничних перевезень.

У другій половині 20-го століття багато країн стикнулися з тим, що залізничні системи не мали змоги конкурувати з іншими видами транспорту, а також не повністю задовільняли потреби в якісному логістичному сервісі.

Сполучені Штати Америки вирішили боротися з цією проблемою шляхом лібералізації тарифної політики для залучення нових представників залізничного транспорту і спонукання їх до самоудосконалення. Основою політики стало отримання достатніх доходів залізницями, повноваження держави у встановленні тарифних ставок зменшувалися, а також дозволялося підписувати індивідуальні угоди між залізницями та їх клієнтами, а тарифи, які встановлювали самі залізниці для одного клієнта, мали поширюватись на усіх його клієнтів.

Введення такої реформи стала для країни рішенням з позитивними результатами – лінії залізниць скоротилися, проте стали набагато прибутковішими, частка залізниць в національному вантажообігу перевищила 40%, а вантажообіг зріс на 57%.

Якщо говорити про країни Європейського союзу, то єдиної системи реформ залізничної мережі не було до 1980-х років. Їх вирішенням проблеми повинне було слугувати створення окремих інфраструктурних компаній, одна з яких виконувала б роль оператора перевезень, а інша б виконувала функції управління інфраструктурою. Навіть якщо обидві компанії є під юрисдикцією державної холдингової компанії (наприклад як в Польщі, Німеччині, Бельгії та Австрії), цей поділ має місце бути.

Уже було підготовано чотири пакети правової бази європейських залізничних реформ і результати цієї реформи ще не можуть бути

однозначно оцінені як позитивні, або негативні, проте, можна сказати що поступово частка залізниць у транспортному бізнесі ЄС зростає [4].

Варто пам'ятати про особливості України та її статусу при внесенні у залізничну систему, проте ці зміни дуже необхідні. За сумарного прогнозованого скорочення ВВП на 30-50 %, що сталося внаслідок російського воєнного вторгнення, зменшення обсягів перевезень залізничним транспортом наразі становить 70 %. А переорієнтація вантажів з українських портів на користь залізниць з півня України до країн Європейського Союзу є не надто ефективним.

Для усунення інфраструктурних обмежень залізничного транспорту України з її країнами-сусідками існують, на нашу думку, перспективні проєкти, що потребують інвестування і на які обов'язково потрібно звернути увагу [3, 4].

Наприклад, «Укрзалізниця» у 2022 році розпочала ремонт ділянки залізничної колії на українсько-румунському кордоні, яка до того була забута та не використовувалась з 2003 року. Повне відновлення цієї ділянки дозволить ефективно використовувати її для перевезення вантажів у Румунію з України.

Також, існує проєкт із відновлення євроколії на відрізу Чоп – Ужгород довжиною 20 км, він дозволить поєднати залізничним сполученням обласний центр Закарпатської області з низкою європейських міст – Віднем, Братиславою, Белградом, Будапештом, Прагою, Дрезденом без значних часових витрат. Розвитку залізничних перевезень з Румунією, Туреччиною та Болгарією сприятиме прокладання європейської колії за маршрутом Вадул-Сірет-Чернівці довжиною 42 км. Значні перспективи в забезпеченні безперешкодного залізничного сполучення з Польщею та країнами Балтії має продовження 1435 мм залізничної колії від м. Ковеля до м. Луцька, а також від станції Мостиська до м. Львова [3].

До того ж, існує і низка зарубіжних інфраструктурних проєктів, які будуть сприяти можливості перевезення більшого обсягу вантажу з України і у яких обов'язково потрібно приймати активну участь. Такими проєктами є: реконструкція євроколії через Львівщину; введення польською інтермодальна група Laude нового терміналу для транспортування вантажів з України; пропозиції щодо перевалки українського зерна у польський порту Колобжег, а також їх транспортування за допомогою Хорватії та Словаччини; ремонт залізничних колій від кордону України до Румунії; (посилання на проєкти будуть доступні у додатках моєї роботи) [4].

Також, дуже ефективним проєктом для модернізації та ефективного розвитку залізниці є план Free Rail який домовилися впровадити «Литовські залізниці» ТА «Укрзалізниця» з 2023 року. Цей план передбачає розробку і впровадження моделі експлуатації залізниць, адаптованої до прибалтійського регіону, що базується на стандартах Євросоюзу і враховує особливості широкої колії, яку використовують у Литві, Україні та інших країнах колишнього СРСР [3]. LTG планує повністю інтегруватися в західноєвропейську транспортну систему до 2030 року.

Внаслідок опрацювання цієї роботи можна зрозуміти наскільки важливий транспорт для економічного розвитку України як в мирний так і у воєнний час. Кожен з видів транспортних систем для перевезення вантажів має свою роль і частку в модальній структурі вантажних перевезень країни. Зважаючи на роль залізничного транспорту в здійсненні вантажних перевезень, питання ефективного використання його потенціалу є першочерговим. Варто звернутися до досвіду зарубіжних країн, до їх рішень для оптимізації залізничної системи – шляхом лібералізації тарифної політики залучати нових представників залізничного транспорту і спонукати їх до самоудосконалення, створення окремих інфраструктурних компаній. Також, дуже важливим є відновлення старих та забутих точок залізничних перевезень між Україною та нашими країнами-сусідками і залучення до зарубіжних інфраструктурних проєктів.

Література

1. Аналіз ринку вантажних перевезень в Україні. [Електронний ресурс]. Режим доступу: https://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2018-6_0-pages-247_253.pdf.
2. Державна служба статистики України. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.ukrstat.gov.ua/>.
3. What effect will the war in Ukraine have on freight and supply chains? [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.charleskendall.com/news/what-effect-will-the-war-in-ukraine-have-on-freight-and-supply-chains>.
4. Залізничний транспорт. [Електронний ресурс]. Режим доступу: https://stud.com.ua/23441/logistika/zaliznichniy_transport.