

*Електронний журнал «Ефективна економіка» включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Категорія «Б», Наказ Міністерства освіти і науки України № 975 від 11.07.2019). Спеціальності – 051, 071, 072, 073, 075, 076, 292.*  
*Ефективна економіка. 2025. № 2.*

**DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2105.2025.2.74>**

**УДК 338.47**

*Н. О. Федяй,*

*к. е. н., науковий співробітник відділу розвитку інфраструктури,  
Державна установа “Інститут економіки та прогнозування НАН України”  
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-6529-1078>*

*О. М. Стасюк,*

*к. е. н., старший науковий співробітник відділу розвитку інфраструктури,  
Державна установа “Інститут економіки та прогнозування НАН України”  
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-4701-5598>*

*Л. Ю. Чмирьова,*

*к. е. н., старший науковий співробітник відділу розвитку інфраструктури,  
Державна установа “Інститут економіки та прогнозування НАН України”  
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-1811-2409>*

## **ОБҐРУНТУВАННЯ НЕОБХІДНОСТІ ОНОВЛЕННЯ ПАРКУ ВАНТАЖНИХ ВАГОНІВ АТ “УКРЗАЛІЗНИЦЯ”<sup>1</sup>**

*N. Fediai,*

*PhD in Economics, Researcher of the Department of Development of  
Infrastructure, State Organization “Institute of the Economy and Forecasting of  
the National Academy of Sciences of Ukraine”*

*O. Stasiuk,*

*PhD in Economics, Senior Researcher of the Department of Development of  
Infrastructure, State Organization “Institute of the Economy and Forecasting of  
the National Academy of Sciences of Ukraine”*

*L. Chmyrova,*

*PhD in Economics, Senior Researcher of the Department of Development of  
Infrastructure, State Organization “Institute of the Economy and Forecasting of  
the National Academy of Sciences of Ukraine”*

## **RATIONALE FOR JSC "UKRZALIZNYTSIA" FREIGHT CAR FLEET RENEWAL**

---

<sup>1</sup> Робота підготовлена в рамках виконання відомчої НДР «Стратегування реконструктивного відновлення інфраструктури України», № держреєстрації 0124U003023.

*У статті обґрунтовано необхідність оновлення парку вантажних вагонів АТ “Укрзалізниця” з огляду на результати аналізу окремих показників вантажних залізничних перевезень та показників стану парку вантажних вагонів АТ “Укрзалізниця” за період 2019–2023 рр., а саме: динаміки обсягів перевезення вантажів за видами сполучення та видами вантажів, динаміки наявного рухомого парку вантажних вагонів, обсягів інвестицій в оновлення парку вантажних вагонів тощо. Виокремлено фактори, які вплинули на зниження обсягів вантажних перевезень залізничним транспортом. Виявлено негативну тенденцію щодо скорочення окремих видів вантажних вагонів, що затребувані ринком, в АТ “Укрзалізниця” та їх нарощування приватними підприємствами. Показано, як недостатність фінансування вплинула на співвідношення структури вагонного парку за роками випуску. Зроблено висновок про доцільність оновлення парку вантажних вагонів АТ “Укрзалізниця” на потужностях вітчизняних вагонобудівних заводів.*

*The article substantiates the need to update the freight car fleet of JSC “Ukrzaliznytsia” based on the results of the analysis of individual indicators of freight railway transportation and indicators of the state of the freight car fleet of JSC “Ukrzaliznytsia” for the period 2019–2023. The following are considered in detail: the dynamics of freight transportation by mode of transport; the dynamics of freight transportation of JSC “Ukrzaliznytsia” by mode of connection; the structure of freight transportation of JSC “Ukrzaliznytsia” by mode of connection; the dynamics of freight transportation of JSC “Ukrzaliznytsia” in international communication; the structure of freight transportation volumes of JSC “Ukrzaliznytsia” in international communication; the structure of transportation of JSC “Ukrzaliznytsia” by type of cargo in international communication; the structure of exports of JSC “Ukrzaliznytsia” by type of cargo; the dynamics of grain transportation of JSC “Ukrzaliznytsia” by mode of connection; dynamics of iron ore transportation by JSC “Ukrzaliznytsia” by type of connection; total number of freight cars in the working fleet of JSC “Ukrzaliznytsia” and enterprises of Ukraine; number of freight cars in the*

*working fleet of JSC "Ukrzaliznytsia" and enterprises of Ukraine; number of freight cars in the working fleet of JSC "Ukrzaliznytsia" and enterprises of Ukraine; number of gondola cars, grain trucks, tanks, fitting platforms in the working fleet of JSC "Ukrzaliznytsia" and enterprises of Ukraine; structure of freight cars in the working fleet of JSC "Ukrzaliznytsia" and enterprises of Ukraine by years of construction; investments in the renovation of freight cars of JSC "Ukrzaliznytsia"; production of freight rolling stock by wagon-building plants of Ukraine. Factors that influenced the decrease in the volume of freight transportation by rail are identified. A negative trend has been identified regarding the reduction of certain types of freight cars that are in demand by the market in JSC "Ukrzaliznytsia" and their increase in private enterprises. It has been shown how the lack of funding has affected the ratio of the structure of the car fleet by years of production. A conclusion has been made about the feasibility of updating the freight car fleet of JSC "Ukrzaliznytsia" at the capacities of domestic car-building plants.*

**Ключові слова:** *парк вантажних вагонів, залізничний транспорт, вантажні перевезення, оновлення, міжнародне сполучення, експорт, імпорт, транзит, внутрішнє сполучення, структура вантажів.*

**Keywords:** *freight car fleet, railway transport, freight transportation, renewal, international traffic, export, import, transit, domestic traffic, cargo structure.*

**Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями.** Сучасна транспортна політика ЄС орієнтована на зростання частки залізничних вантажних перевезень на 50% до 2030 року з перспективою подвоєння до 2050 року [1]. З огляду на це, Україні потрібно докласти зусиль для імплементації відповідних положень у національне законодавство, що регулює діяльність залізничного транспорту. Це сприятиме виконанню зобов'язань перед ЄС й подальшому розвитку залізничного транспорту на засадах сталості та ефективності. Крім того, Україна повинна дотримуватися ряду технічних

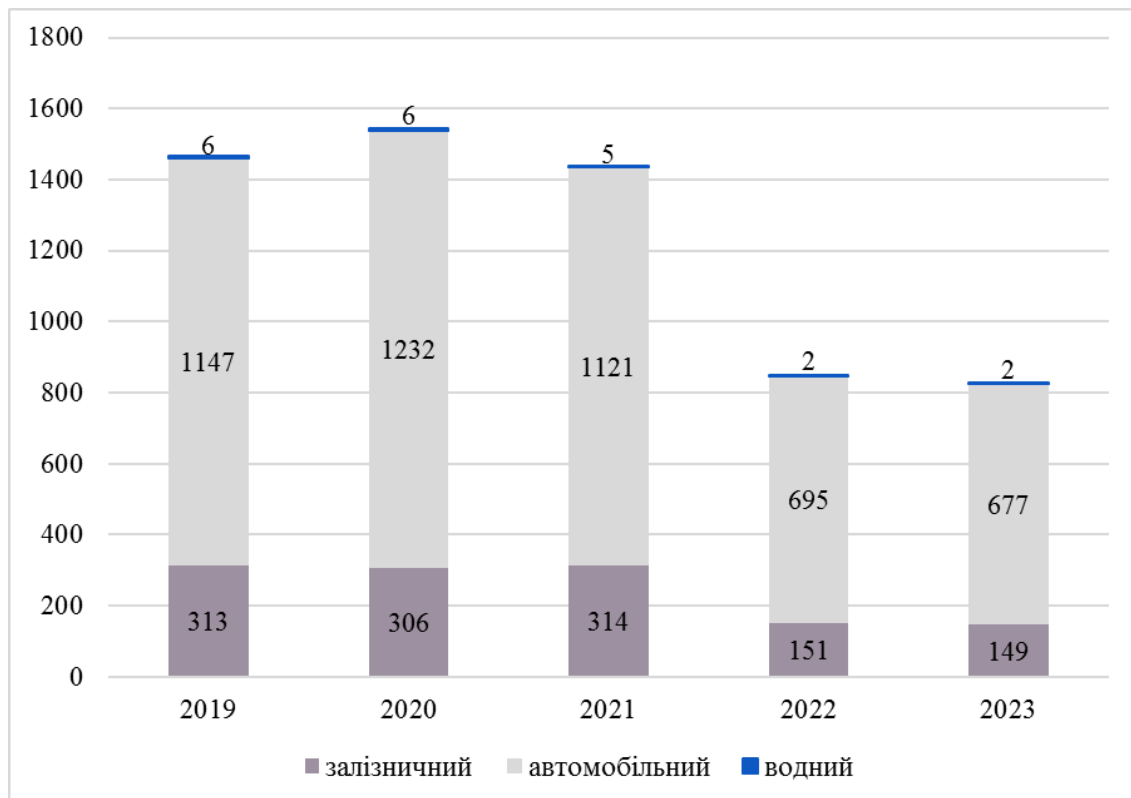
стандартів ЄС в сфері вантажних залізничних перевезень, зокрема й щодо рухомого складу, а саме: Директиви 2016/798/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 11 травня 2016 року з безпеки на залізничному транспорті [2]; Директиви № 2016/797/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 11 травня 2016 року про інтероперабельність залізничної системи в межах Європейського Союзу [3] та інших директив та регламентів, які не передбачені Угодою про Асоціацію.

Одним із шляхів вирішення цього питання може стати підтримка оновлення парку вантажних вагонів АТ “Укрзалізниця” з боку держави, що сприятиме не лише підвищенню ефективності міжнародних перевезень та зниженню експлуатаційних витрат, а й покращенню екологічних показників роботи залізничного транспорту. Власне проєкт з оновлення парку вантажних вагонів АТ “Укрзалізниця” став одним з десяти виокремлених у 2024 р. Міністерством економіки України інвестиційних проєктів, які можуть бути реалізовані за підтримки вищого керівництва держави, що підтверджує актуальність поставленого завдання [4].

***Аналіз останніх досліджень і публікацій.*** Аналіз як окремих аспектів, так і загалом діяльності залізничного транспорту в різні періоди знайшли відображення в працях чималої кількості науковців та аналітиків. У межах періоду, розглянутого в статті, варто приділити увагу працям таких авторів: Чигрінов В. [5], Задоя В.О., Костюк С.А. [6], Семенов С.О., Гагаріна А.О. [7], Кобилух О.Я. [8], Романюк А. [9], Стасюк О.М. [10, 11], Кузєв І.О. [12], Стрелко О.Г., Бердниченко Ю.А., Вознюк В.С., Ковальський І.Л. [13], Стасюк О.М., Чмирьова Л.Ю., Федяй Н.О. [14] та ін. Серед аналітичних матеріалів варто звернути увагу на такі публікації: [15-20].

***Формулювання цілей статті (постановка завдання). Мета статті*** полягає в обґрунтуванні необхідності оновлення парку вантажних вагонів АТ “Укрзалізниця” на основі аналізу окремих показників вантажних залізничних перевезень та стану парку вантажних вагонів АТ “Укрзалізниця”.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Динаміка обсягів перевезень залізничним транспортом протягом 2019-2021 рр. була практично незмінною з часткою 19-21 % в загальній структурі перевезень (рис. 1).



**Рис. 1. Динаміка перевезення вантажів за видами транспорту 2019-2023 рр., млн. т**

*Джерело:* побудовано за даними [21].

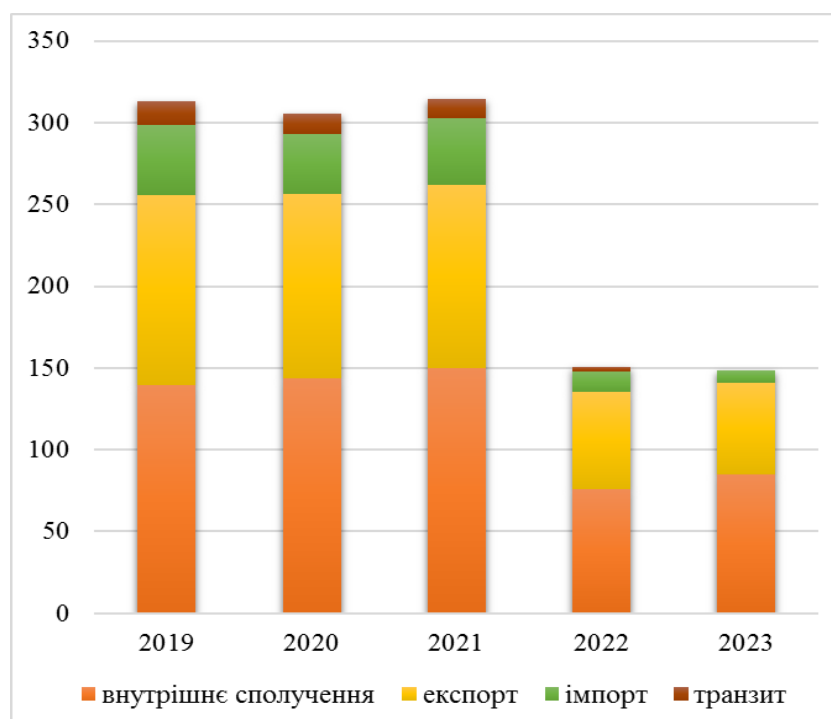
У 2022 р. обсяги вантажних залізничних перевезень скоротились на 52% в порівнянні з 2021 р., в той час як їх частка в загальній структурі перевезень знизилась на 2% і становила 17%. На зниження обсягів вантажних перевезень залізничним транспортом вплинула зміна логістичних маршрутів; тимчасова окупація територій; недостатня кількість пропускних залізничних переходів; перевантаженість окремих прикордонних переходів та станцій (наприклад, Ізов/Грубешів); складнощі з подальшою логістикою в ЄС через:

- а) неготовність залізничної інфраструктури на перехідних вузлах західних кордонів та країн-сусідів і далі країн ЄС до перевезення такої кількості вантажів;

- б) відсутність у ЄС «зайвих» зерновозів, тому відбувався пошук альтернативних шляхів перевезення – перевантаження на автомобільні фури, контейнери тощо;
- в) відсутність можливостей зберігання українського експорту на митних складах в ЄС через високі ризики та невизначеність;
- г) неготовність портів в ЄС приймати такий обсяг зерна, щоб далі вивантажити його на експорт;
- д) різна ширина колії в Україні та країнах Європи, що значно гальмувало залізничні перевезення в західному напрямку.

За підсумками 2023 р. залізничним транспортом перевезено 149 млн т вантажів. Після відкриття українського морського коридору та портів вдалося наростити перевезення на експорт.

Протягом 2019-2021 рр. частки за видами сполучення залізничних перевезень залишались майже не змінними. У 2022 р. значно впали обсяги вантажних перевезень Укрзалізницею за всіма видами сполучення (рис. 2).

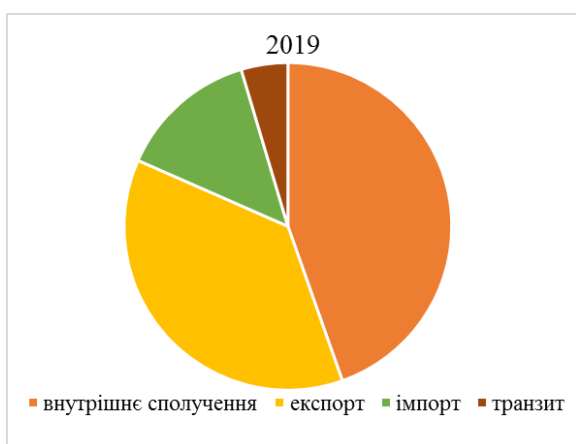


**Рис. 2. Динаміка перевезень вантажів АТ “Укрзалізниця” у 2019-2023 рр. за видами сполучення, млн. т**

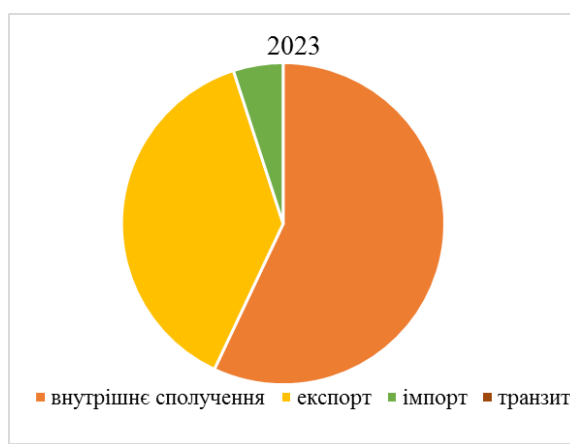
*Джерело: побудовано за даними АТ “Укрзалізниця” [22-23].*

При цьому частка експортних перевезень у 2023 р. порівняно з 2022 р. майже не змінилась і становила близько 39%, тоді як імпорتنі перевезення суттєво знизилась з 8% до 5%, а транзитні призупинились. Найпомітніше у 2023 р. виросли показники внутрішніх перевезень, які у порівнянні з 2022 р. збільшилися на 11,4% – до 84,8 млн тонн.

Структура перевезень вантажів АТ “Укрзалізниця” у 2023 р. порівняно з 2019 р. зазнала змін (рис. 3-4).



**Рис. 3. Структура перевезень вантажів АТ “Укрзалізниця” у 2019 р. за видами сполучення, млн. т**

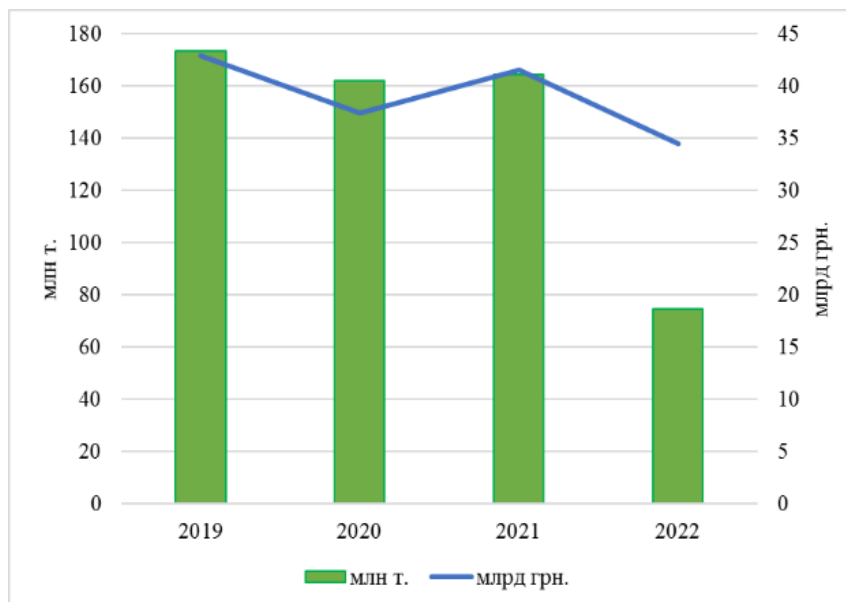


**Рис. 4. Структура перевезень вантажів АТ “Укрзалізниця” у 2023 р. за видами сполучення, млн. т**

*Джерело: побудовано за даними АТ “Укрзалізниця” [22].*

Частка експортних перевезень у 2023 р. порівняно з 2019 р. майже не змінилась і становила 37-38%. Натомість імпорتنі перевезення суттєво знизилась з 14% до 5%, а транзитні призупинились. Найпомітніше виросли показники внутрішніх перевезень з 45% у 2019 р. до 57% у 2023 р.

Протягом 2019-2021 рр. динаміка вантажних перевезень АТ “Укрзалізниця” у міжнародному сполученні у грошовому та абсолютному вимірах були співставні (рис. 5).



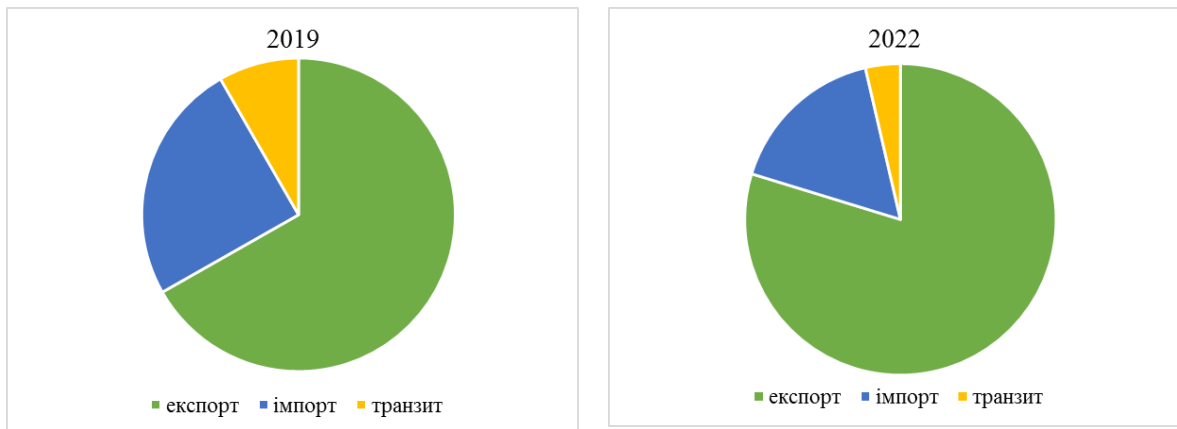
**Рис. 5. Динаміка вантажних перевезень АТ “Укрзалізниця” у міжнародному сполученні, млн. т, млрд грн**

*Джерело: побудовано за даними АТ “Укрзалізниця”.*

В той час як у 2022 р. чітко спостерігається збереження грошових надходжень майже на довоєнному рівні при значному падінні обсягів вантажних перевезень, що пов’язано зі значним підвищенням вантажних тарифів АТ “Укрзалізниця” для всіх видів вантажів влітку 2022 р. на 70% згідно наказу Міністерства інфраструктури України від 22.06.2022 № 441 «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».

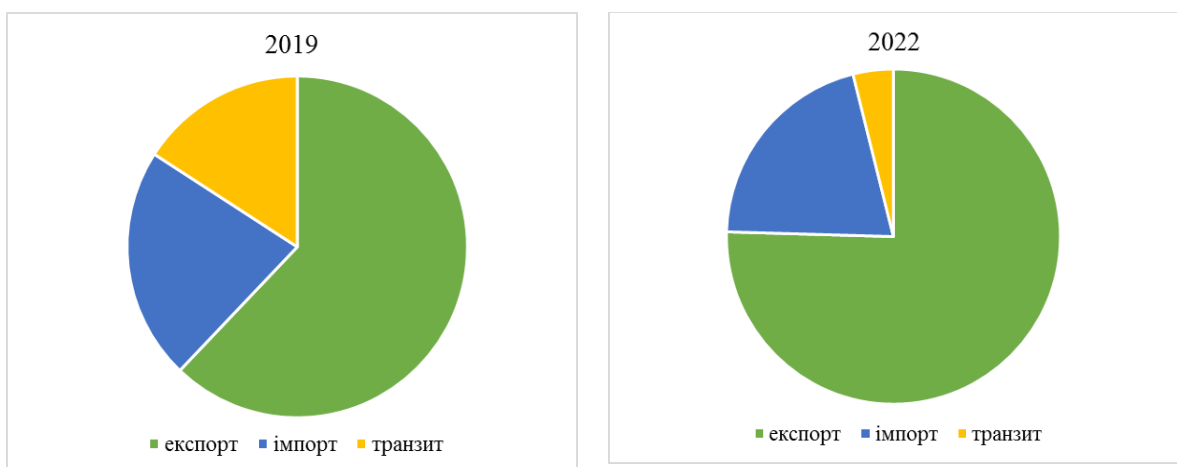
У 2019 р. та 2022 р. структура обсягів вантажних залізничних перевезень за міжнародними видами сполучення у грошовому та абсолютному вимірах були співставними і не мали значних коливань (рис. 6-7).





**Рис. 6. Структура обсягів вантажних перевезень АТ “Укрзалізниця” в міжнародному сполученні у 2019 р. та 2022 р., млн. т**

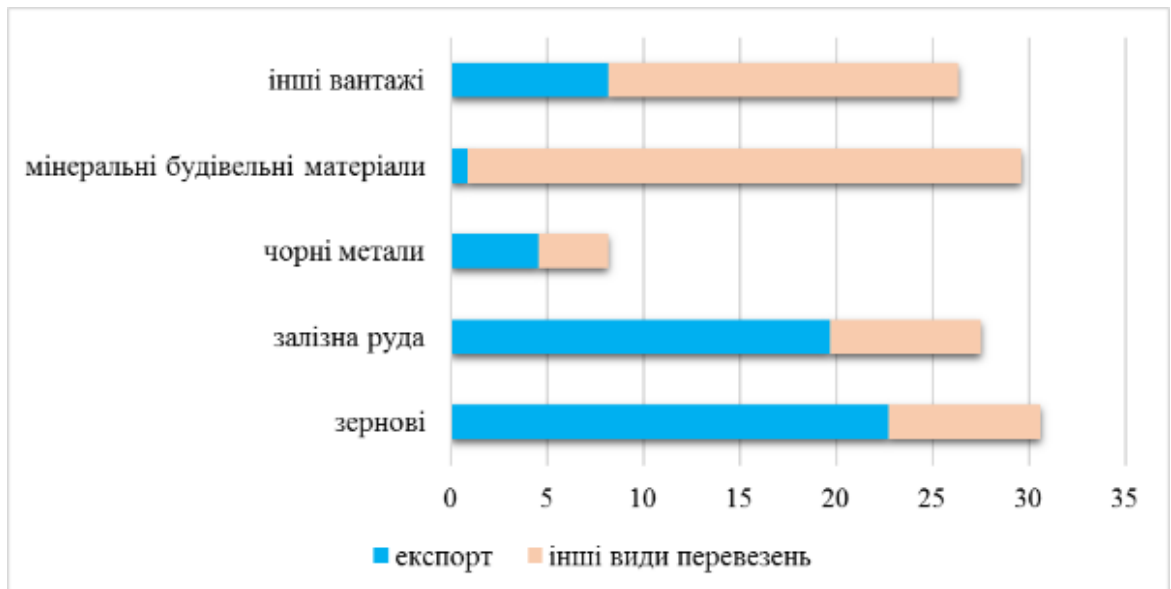
*Джерело: побудовано за даними АТ “Укрзалізниця”.*



**Рис. 7. Структура обсягів вантажних перевезень АТ “Укрзалізниця” в міжнародному сполученні у 2019 р. та 2022 р., млн. грн**

*Джерело: побудовано за даними АТ “Укрзалізниця”.*

За номенклатурою вантажів перевезених АТ “Укрзалізниця” серед лідерів за обсягами у 2023 р. були: зернові вантажі – 30,6 млн тонн (+5,9%); мінбудматеріали – 29,6 млн тонн (+29,6%); руда залізна і марганцева – 27,5 млн тонн (-13,2%); кам’яне вугілля – 26,2 млн тонн (-11,2%); чорні метали – 8,2 млн тонн (-10,6%) (рис. 8).



**Рис. 8. Структура перевезень АТ “Укрзалізниця” за видами вантажів у міжнародному сполученні у 2023 р., млн. т**

*Джерело: побудовано за даними АТ “Укрзалізниця”.*

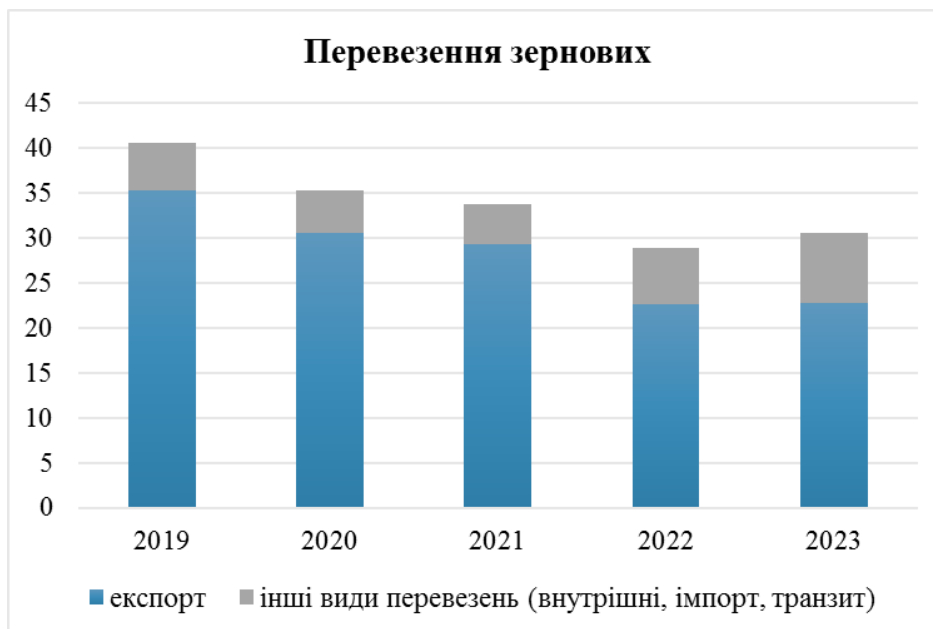
У структурі експорту вантажних залізничних перевезень у 2023 р. найбільші частки складають: зернові вантажі – 40,5%, залізна руда – 35,2%, інші вантажі – 14,6% (рис. 9)



**Рис. 9. Структура експорту АТ “Укрзалізниця” за видами вантажів у 2023 р., %**

*Джерело: побудовано за даними АТ “Укрзалізниця”*

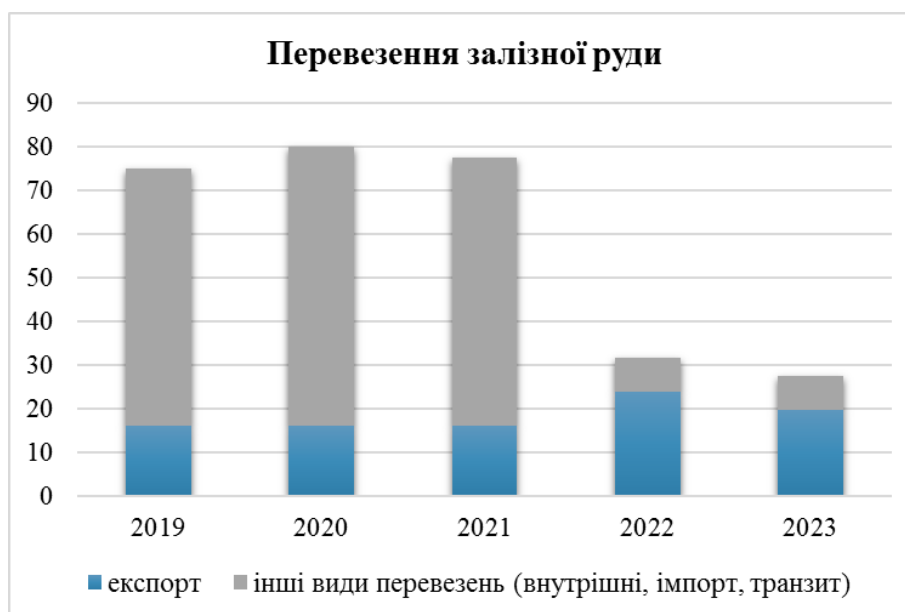
Частка зернових вантажів перевезених залізницею на експорт у 2023 р. становила 74,2% у загальних перевезеннях зернових залізницею (рис. 10). Протягом 2019-2022 рр. спостерігається постійна динаміка до зниження, як загальних обсягів перевезень зернових залізницею, так і перевезення зерна на експорт, тоді як у 2023 р. відзначається незначне зростання порівняно з 2022 р.



**Рис. 10. Динаміка перевезень зернових АТ “Укрзалізниця” за видами сполучення, млн. т**

*Джерело: побудовано за даними АТ “Укрзалізниця”.*

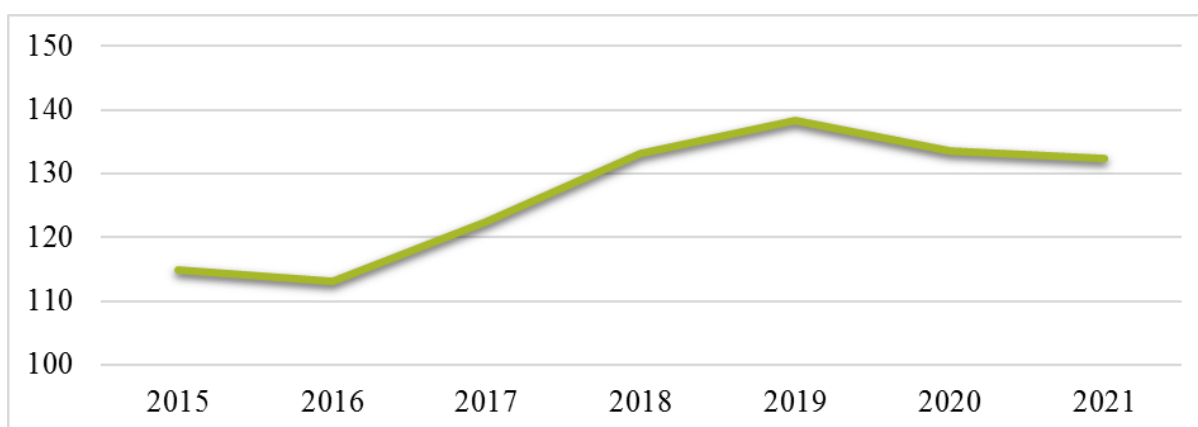
З початком повномасштабного вторгнення, залізна руда залишається одним з масових експортних вантажів (рис. 11). Частка залізної руди перевезеної залізницею на експорт у 2023 р. становила 71,6% у загальних перевезеннях залізної руди залізницею. Після 2022 р. відбулось значне падіння загальних обсягів перевезень залізної руди залізницею, натомість обсяги експорту залізної руди у 2022 р. зросли з тенденцією до незначного зниження у 2023 р.



**Рис. 11. Динаміка перевезень залізної руди АТ “Укрзалізниця” за видами сполучення, млн т.**

*Джерело: побудовано за даними АТ “Укрзалізниця”.*

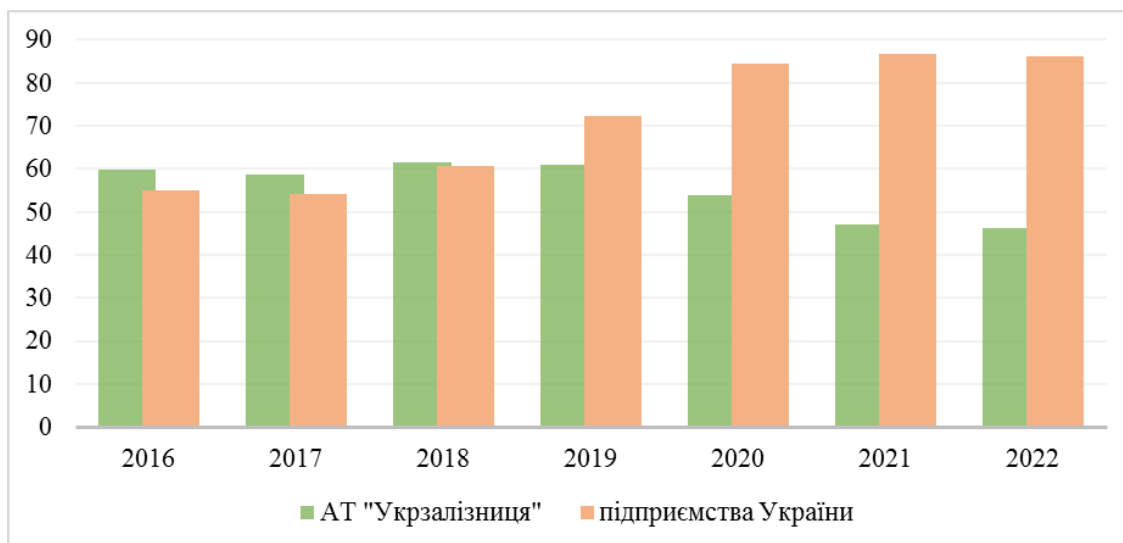
Вантажні перевезення залізничним транспортом в Україні забезпечуються не лише вантажними вагонами АТ “Укрзалізниця”, а й вантажними вагонами інших приватних підприємств. Загальна кількість вантажних вагонів станом на початок 2022 р., становила 132,4 тис. од., що свідчить про збільшення на 15% загальної кількості вантажних вагонів порівняно з 2015 р. (рис. 12).



**Рис. 12. Загальна кількість вантажних вагонів робочого парку АТ “Укрзалізниця” та підприємств України, тис. шт.**

*Джерело: побудовано за даними АТ “Укрзалізниця”.*

При цьому, варто зауважити, що відбувається нарощення кількості вагонів приватними власниками на фоні скорочення парку вантажних вагонів, які перебувають у власності АТ “Укрзалізниця” (рис. 13).



**Рис. 13. Кількість вантажних вагонів робочого парку АТ "Укрзалізниця" та підприємств України, тис. шт.**

*Джерело: побудовано за даними АТ "Укрзалізниця".*

В Україні для перевезення вантажів найбільш затребуваними, у період 2016-2022 рр., як серед приватних підприємств, так і для АТ “Укрзалізниця” є напіввагони, зерновози та цистерни, що пов'язано із товарною структурою перевезень (рис. 14-20).



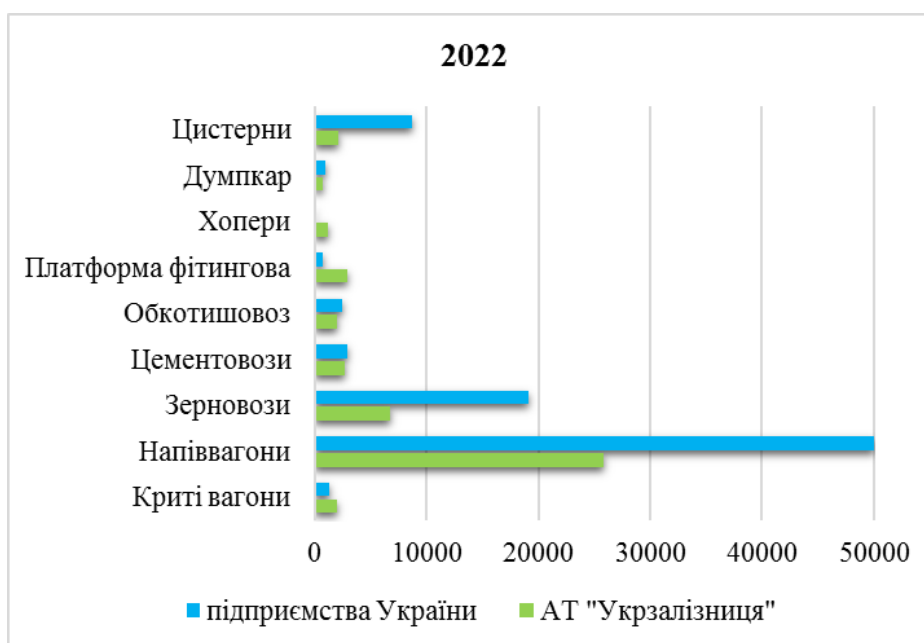
**Рис. 14. Кількість вантажних вагонів робочого парку АТ "Укрзалізниця" та підприємств України у 2016 р., шт.**

*Джерело: побудовано за даними АТ "Укрзалізниця".*



**Рис. 15. Кількість вантажних вагонів робочого парку АТ "Укрзалізниця" та підприємств України у 2019 р., шт.**

*Джерело: побудовано за даними АТ "Укрзалізниця".*



**Рис. 16. Кількість вантажних вагонів робочого парку АТ "Укрзалізниця" та підприємств України у 2022 р., шт.**

*Джерело: побудовано за даними АТ "Укрзалізниця".*

Протягом 2016–2022 рр. підприємства України значно наростили кількість напіввагонів на 13341 од. з 36652 у 2016 р. до 49993 од. у 2021 р., в той час як робочий парк напіввагонів АТ "Укрзалізниця" скоротився майже на 4 000 од з 29 989 од у 2016 р. до 25 840 од. на 2021 р. (рис. 17).



**Рис. 17. Кількість напіввагонів робочого парку АТ "Укрзалізниця" та підприємств України у 2016-2022 рр., шт.**

*Джерело: побудовано за даними АТ "Укрзалізниця".*

Протягом 2016–2022 рр. підприємства України значно наростили кількість зерновозів в десять разів 2047 од. у 2016 р. до 19171 од у 2021 р., в той час як робочий парк зерновозів АТ “Укрзалізниця” скоротився вдвічі з 10693 од. у 2016 р. до 6773 од. у 2021 р. (рис. 18).



**Рис. 18. Кількість зерновозів робочого парку АТ "Укрзалізниця" та підприємств України у 2016-2022 рр., шт.**

*Джерело: побудовано за даними АТ “Укрзалізниця”.*

Протягом 2016–2022 рр., як у підприємств України, так і у АТ “Укрзалізниця” кількість цистерн постійно зменшується (рис. 19). Для підприємств України з 11142 од. у 2016 р. до 8658 од. у 2021 р., а для АТ “Укрзалізниця” - більше ніж на 50% з 4295 од. у 2016 р. до 2095 од. у 2021 р.





**Рис. 19. Кількість цистерн робочого парку АТ "Укрзалізниця" та підприємств України у 2016-2022 рр., шт.**

*Джерело: побудовано за даними АТ "Укрзалізниця".*

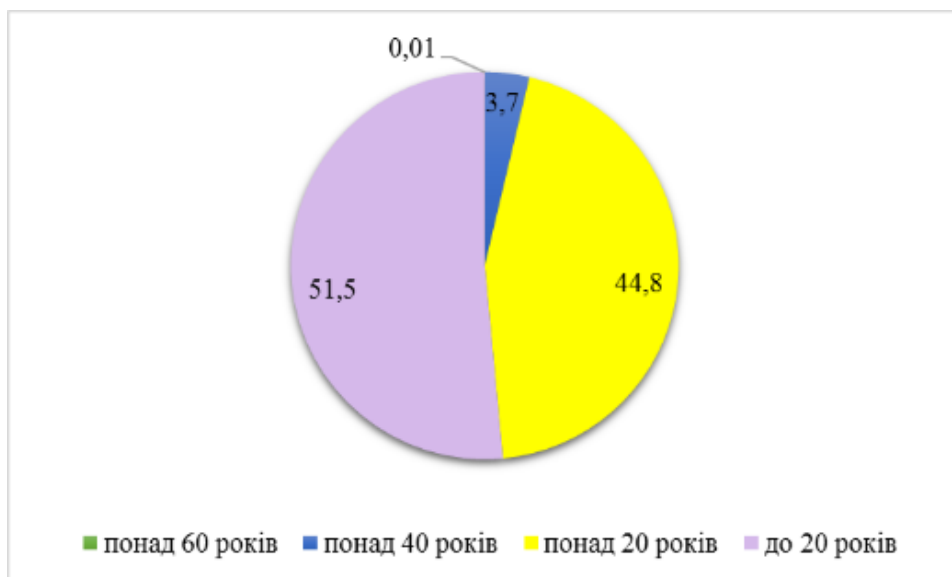
З 2018 р. підприємства України поступово нарощували кількість фітінгових платформ з 43 од. у 2016 р. до 728 од у 2021 р., які є найбільш перспективними з огляду на тенденції контейнеризації вантажних перевезень у ЄС якими передбачається уніфікація перевезень, в той час як робочий парк фітінгових платформ АТ "Укрзалізниця" незначно зріс з 2552 од. у 2016 р. до 2969 од. у 2021 р. (рис. 20). На сьогодні фітінгові платформи у АТ "Укрзалізниця" більше ніж вдвічі перевищують кількість цього типу вагонів у підприємств України.



**Рис. 20. Кількість фітингових платформ робочого парку АТ "Укрзалізниця" та підприємств України у 2016-2022 рр., шт.**

*Джерело: побудовано за даними АТ "Укрзалізниця".*

В структурі робочого парку вантажних вагонів АТ "Укрзалізниця" та підприємств України найбільші частки становлять вагони вік яких менше 20 років – 51,5% та понад 20 років – 44,8% (2021 р.) (рис. 22), що є однією з перешкод для міжнародних перевезень, насамперед, з країнами ЄС та є наслідком недостатнього фінансування оновлення вантажних вагонів.



**Рис. 21. Структура вантажних вагонів робочого парку АТ "Укрзалізниця" та підприємств України за роками побудови у 2021 р., шт.**

*Джерело: побудовано за даними АТ "Укрзалізниця".*

Обсяги капітальних інвестицій АТ “Укрзалізниця” на придбання та виготовлення протягом 2018–2020 рр. мали значні коливання (табл. 1). При цьому, в окремі роки інвестиції в придбання та виготовлення є значно нижчими в порівнянні з витратами АТ “Укрзалізниця” на модернізацію та капітальний ремонт вантажних вагонів згідно з Інтегрованими звітами АТ “Укрзалізниця” (річними звітами) в ці роки.

**Таблиця 1. Інвестиції у оновлення вантажних вагонів  
АТ «Укрзалізниця» у 2018–2020 рр.**

| Роки | Придбано |         | Виготовлено |         | Модернізовано |         | Проведено капітальний ремонт |         |
|------|----------|---------|-------------|---------|---------------|---------|------------------------------|---------|
|      | шт       | млн грн | шт          | млн грн | шт            | млн грн | шт                           | млн грн |
| 2018 | 450      | 462,7   | 2901        | 3112,7  | 6021          | 781,8   | 1170                         | 204,2   |
| 2019 | 0        | 0       | 21          | 28,6    | 7058          | 1151,5  | 1215                         | 287,3   |
| 2020 | 0        | 0       | 0           | 2,9     | 2755          | 438,9   | 3746                         | 576,5   |

Джерело: складено на основі [23-25].

Оновлення рухомого складу парку вантажних вагонів важливо здійснювати на базі вітчизняних вагонобудівних заводів. Станом на 2018 р. налічувалося 14 вагонобудівних заводів, з яких найбільшими є: ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» (КВБЗ), частка виробничих потужностей якого станом на 2021 р. становила близько 50% загальних виробничих потужностей по Україні, а також ПрАТ «Дніпровагонмаш», вагоноремонтні філії АТ «Укрзалізниця», ТОВ «ДМЗ «Карпати» (табл. 2).

Українські вагонобудівні підприємства ще 10 років тому виробляли 50 тис. вагонів на рік, левова частка яких експортувалася до рф, країн Балтії, Ірану тощо. За підсумками 2021 р. випуск вантажного рухомого складу становив лише 1955 од., що менше на 31,2% порівняно із попереднім роком. Після повномасштабного вторгнення рф кількість діючих заводів скоротилася. Проте, вітчизняних вагонобудівних потужностей достатньо для оновлення вантажних вагонів АТ “Укрзалізниця” та інших підприємств України.

**Таблиця 2. Випуск вантажного рухомого складу  
вагонобудівними заводами України у 2021 р.**

| <b>Назва вагонобудівного заводу</b>    | <b>кількість<br/>рухомого<br/>складу, шт</b> | <b>частка<br/>виробництва<br/>вагонів, %</b> |
|----------------------------------------|----------------------------------------------|----------------------------------------------|
| «Крюківський вагонобудівний завод»     | 1013                                         | 51,8                                         |
| «Дніпровагонмаш»                       | 461                                          | 23,6                                         |
| ДМЗ «Карпати»                          | 300                                          | 15,3                                         |
| «Попаснянський ВРЗ»                    | 68                                           | 3,5                                          |
| «Азоввагон»                            | 36                                           | 1,8                                          |
| «Полтавхіммаш»                         | 36                                           | 1,8                                          |
| «Дизельний завод»                      | 19                                           | 1,0                                          |
| «Стрийський ВРЗ» (АТ «Укрзалізниця»)   | 5                                            | 0,3                                          |
| «Полтававагон»                         | 4                                            | 0,2                                          |
| «Панютинський ВРЗ» (АТ «Укрзалізниця») | 4                                            | 0,2                                          |
| «Дарницький ВРЗ» (АТ «Укрзалізниця»)   | 9                                            | 0,5                                          |
| <b>Загальна кількість</b>              | <b>1955</b>                                  | <b>100</b>                                   |

*Джерело:* побудовано за даними [26].

**Висновки та перспективи подальших розвідок у даному напрямі.** Як показав аналіз окремих показників діяльності АТ “Укрзалізниця”, вантажні залізничні перевезення залежать від низки факторів, серед яких основними є наявність необхідної кількості та якості робочого парку вантажних вагонів. Помітними є тенденції щодо нарощування найбільш затребуваних на ринку видів вантажних вагонів приватними підприємствами та відставання в цьому процесі АТ “Укрзалізниця”.

Старіння робочого парку АТ “Укрзалізниця” негативно позначається на міжнародних перевезеннях. Для забезпечення нарощування експортних та імпорتنих перевезень вантажів, АТ “Укрзалізниця” необхідний оновлений робочий парк. Таке оновлення потрібно реалізовувати на базі вітчизняних вагонобудівних підприємств, в яких, не дивлячись на скорочення через військові дії, все ще достатньо потужностей.

Крім того, це матиме позитивний вплив на економічний розвиток України. Авторками проведено розрахунки економічних ефектів, що показують вплив на ВВП, доходи бюджету, рівень зайнятості та експортні можливості за умови реалізації проєкту з оновлення парку вантажних вагонів АТ “Укрзалізниця”, які

будуть представлені в науковій статті, що буде опублікована в журналі “Економіка України” та є логічним продовженням даного дослідження.

### Література

1. Regulation (EU) 2024/1679 of the European Parliament and of the Council of 13 June 2024 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network, amending Regulations (EU) 2021/1153 and (EU) No 913/2010 and repealing Regulation (EU) No 1315/2013. *Access to European Union law EUR-Lex*. URL: <https://eur-lex.europa.eu/homepage.html?lang=en>

2. Directive (EU) 2016/798 of the European Parliament and of the Council of 11 May 2016 on railway safety. *Access to European Union law EUR-Lex*. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2016/798/oj/eng>

3. Directive (EU) 2016/797 of the European Parliament and of the Council of 11 May 2016 on the interoperability of the rail system within the European Union. *Access to European Union law EUR-Lex*. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj/eng>

4. На науковій платформі при мінекономіки презентували дослідження щодо розвитку машинобудівної та суміжних галузей економіки. *Міністерство економіки України*. 2024. 28 черв. URL: <https://me.gov.ua/News/Detail?lang=uk-UA&id=d091b28f-67a7-45b5-bf24-4bd76ad146ae&title=NaNaukoviiPlatformiPriMinekonomikiPrezentuvaliDoslidzhenniaSchodoRozvitkuMashinobudivnoiTaSumizhnikhGaluzeiEkonomiki>

5. Чигрінов В. Результати аналізу тенденцій розвитку залізничних перевезень України. *Економіка та суспільство*, (61). 2024. URL: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-61-77>

6. Задоя В.О., Костюк С.А. Сучасні виклики та перспективи розвитку залізничних вантажних перевезень України. *АГРОСВІТ*. 2024. № 18. С. 84–91. DOI: 10.32702/2306-6792.2024.18.84

7. Семенов С.О., Гагаріна А.О. Аналіз перевезень небезпечних вантажів залізничним транспортом. *Вісник ХНТУ. Інженерні науки*. 2023. № 4(87). С. 159–164. DOI <https://doi.org/10.35546/kntu2078-4481.2023.4.18>

8. Кобиліух О.Я. Вантажні перевезення залізничним транспортом: проблеми та перспективи розвитку в Україні. *Академічні візії*. 2023. (25). URL: <https://academy-vision.org/index.php/av/article/view/839>

9. Романюк А. Оцінювання важливості об'єктів транспортної системи за допомогою методу аналізу ієрархій. *Збірник наукових праць Центру воєнно-стратегічних досліджень Національного університету оборони України*. 2023. №1(77). С. 120–129. DOI: <https://doi.org/10.33099/2304-2745/2023-1-77/120-129>

10. Стасюк О.М. Основні тенденції ринку вантажних залізничних перевезень України. *Науковий вісник Одеського національного економічного університету*. 2022. № 3-4. С. 74–80. URL: <http://n-visnik.oneu.edu.ua/collections/2022/292-293/pdf/74-80.pdf>

11. Стасюк О. Розвиток ринку операторів вантажних вагонів України. *Review of transport economics and management*. 4. С. 98–114. DOI: <https://doi.org/10.15802/rtem2020/228767>

12. Кузев І.О. Модель результативного ринку і технологія вантажних залізничних перевезень. *Центральноукраїнський науковий вісник. Технічні науки*. 2022. Вип. 6(37), ч. II. С. 68–75. DOI: [https://doi.org/10.32515/2664-262X.2022.6\(37\).2.68-75](https://doi.org/10.32515/2664-262X.2022.6(37).2.68-75)

13. Стрелко О.Г., Бердніченко Ю.А., Вознюк В.С., Ковальський І.Л. Аналіз розвитку контейнерних перевезень залізничним транспортом в Україні. *Наукові праці Вінницького національного технічного університету*. 2020. (2). URL: <https://doi.org/10.31649/2307-5376-2020-2-39-44>

14. Стасюк О.М., Чмирьова Л.Ю., Федяй Н.О. Ринки вантажних та пасажирських перевезень в Україні: проблеми та тенденції. *Ефективна економіка*. 2020. № 9. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=8199>. DOI: 10.32702/2307-2105-2020.9.54

15. Белашов Є. Підсумки роботи залізничного транспорту України у 2022 році. *Національний інститут стратегічних досліджень*. URL: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/pidsumky-roboty-zaliznychnoho-transportu-ukrayiny-u-2022-r>.

16. Белашов Є. Модернізація залізничної інфраструктури як чинник підтримки національної економіки в умовах війни на виснаження. *Національний інститут стратегічних досліджень*. 2022. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/modernizatsiya-zaliznychnoyi-infrastruktury-yak-chynnyk-pidtrymky>

17. Буковський А. “Європейський зелений курс” та залізниця: як зробити ринок вантажних перевезень України більш “зеленим”. 2022. *Офіс ефективного регулювання BRDO*. URL: <https://brdo.com.ua/analytics/21368/>

18. Зелена книга. Залізничні вантажні перевезення. 2021. *Офіс ефективного регулювання BRDO*. 2021. с. 134. URL: <https://brdo.com.ua/wp-content/uploads/2024/07/ZK-Zaliznychni-vantazhni-perevezennya.pdf>

19. Аналіз ринку вантажних перевезень (залізничний та автомобільний транспорт) України. 2021-1 Пол. 2022. *Pro-Consulting*. Вересень 2022 року. с. 14. URL: <https://pro-consulting.ua/ua/issledovanie-rynka/analiz-rynka-gruzovyh-perevozok-zheleznodorozhnyj-i-avtomobilnyj-transport-ukrainy-2021-1-pol-2022-goda>

20. Кузьо В., Затворницька О., Яблонівський Д. Лібералізація ринку залізничних перевезень в Україні. Уроки країн Європейського союзу. Аналітична записка. Центр економічної стратегії. 2019, с. 61. URL: <https://ces.org.ua/wp-content/uploads/2019/06/%D0%9B%D1%96%D0%B1%D0%B5%D1%80%D0%B0%D0%BB%D1%96%D0%B7%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8F-%D0%B7%D0%B0%D0%BB%D1%96%D0%B7%D0%BD%D0%B8%D1%87%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE-%D1%80%D0%B8%D0%BD%D0%BA%D1%83-.pdf>

21. Статистичний збірник "Транспорт України". *Державна служба статистики України*. 2022. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/>

22. Показники вантажних перевезень. *Офіційний сайт АТ “Укрзалізниця”*. 2021. URL: [https://www.uz.gov.ua/cargo\\_transportation/general\\_information/indicators\\_of\\_transit/](https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/general_information/indicators_of_transit/)

23. Інтегрований звіт АТ «Укрзалізниця» (річний звіт). *Офіційний сайт АТ «Укрзалізниця»*. 2018. URL: [https://www.uz.gov.ua/files/file/Book%20UZ\\_18\\_Final\(new\).pdf](https://www.uz.gov.ua/files/file/Book%20UZ_18_Final(new).pdf)
24. Річний звіт АТ «Укрзалізниця». Інтегрований звіт. *Офіційний сайт АТ «Укрзалізниця»*. 2019. URL: [https://portal.uz.gov.ua/wp-content/uploads/2020/12/Book\\_UZ\\_19\\_UA\\_FIN\\_web.pdf](https://portal.uz.gov.ua/wp-content/uploads/2020/12/Book_UZ_19_UA_FIN_web.pdf)
25. Інтегрований звіт АТ «Укрзалізниця» (звіт про управління) за 2020 рік. *Офіційний сайт АТ «Укрзалізниця»*. 2020. URL: <https://portal.uz.gov.ua/wp-content/uploads/2021/07/integrovanij-zvit-uz-za-2020-rik-1.pdf>
26. У 2021 році українські підприємства скоротили виробництво вагонів на понад 30%. *Аграрне інформаційне агентство Agravery*. 2022. URL: <https://agravery.com/uk/posts/show/u-2021-roci-ukrainski-pidpriemstva-skorotili-virobnictvo-vagoniv-na-ponad-30>

## References

1. European Union law EUR-Lex (2024), “Regulation (EU) 2024/1679 of the European Parliament and of the Council of 13 June 2024 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network”, available at: <https://eur-lex.europa.eu/homepage.html?lang=en> (Accessed 12 January 2024).
2. European Union law EUR-Lex (2016), “Directive (EU) 2016/798 of the European Parliament and of the Council of 11 May 2016 on railway safety”, available at: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2016/798/oj/eng> (Accessed 12 January 2024).
3. European Union law EUR-Lex (2016), “Directive (EU) 2016/797 of the European Parliament and of the Council of 11 May 2016 on the interoperability of the rail system within the European Union”, available at: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj/eng> (Accessed 12 January 2024).
4. Ministry of Economy of Ukraine (2024), “Research on the development of the machine-building and related industries was presented at the Ministry of Economy's scientific platform”, available at:



<https://me.gov.ua/News/Detail?lang=uk-UA&id=d091b28f-67a7-45b5-bf24-4bd76ad146ae&title=NaNaukoviiPlatformiPriMinekonomikiPrezentuvaliDoslidzheniaSchodoRozvitkuMashinobudivnoiTaSumizhnikhGaluzeiEkonomiki> (Accessed 12 January 2024).

5. Chyhrinov, V. (2024), “Results of analysis of trends in the development of railway transportation in Ukraine”, *Ekonomika ta suspilstvo*, [Online], vol. 61. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-61-77>.

6. Zadoia, V.O. and Kostiuk, S.A. (2024), “Modern challenges and prospects for the development of railway freight transportation in Ukraine”, *AHROSVIT*, vol. 18, pp. 84–91.

7. Semenov, S.O. and Haharina, A.O. (2023), “Analysis of dangerous goods transportation by rail”, *Visnyk KhNTU. Inzhenerni nauky*, vol. 4(87), pp. 159–164.

8. Kobyliukh, O.Ia. (2023), “Freight transportation by rail transport: problems and prospects for development in Ukraine”, *Akademichni vizii*, [Online], vol. 25, available at: <https://academy-vision.org/index.php/av/article/view/839> (Accessed 12 January 2024).

9. Romaniuk, A. (2023), “Estimating the Importance of Transportation System Objects Using the Hierarchy Analysis Method”, *Zbirnyk naukovykh prats Tsentru voienno-stratehichnykh doslidzhen Natsionalnoho universytetu oborony Ukrainy*, vol. 1(77), pp. 120–129.

10. Stasiuk, O.M. (2022), “Main market trends of freight rail transportation of Ukraine”, *Naukovyi visnyk Odeskoho natsionalnoho ekonomichnoho universytetu*, vol. 3–4, pp. 74–80.

11. Stasiuk, O.M. (2020), “Development of the market of freight car operators of Ukraine”, *Review of transport economics and management*, vol. 4, pp. 98–114.

12. Kuziev, I.O. (2022), “Result Marke Model and Railway Truck Transport Technology”, *Tsentrlnoukrainskyi naukovyi visnyk. Tekhnichni nauky*, vol. 6(37), pp. 68–75.

13. Strelko, O.H., Berdnychenko, Yu.A., Vozniuk, V.S. and Kovalskyi, I.L. (2020), “Analysis of the development of container transportation by rail in

Ukraine”, *Naukovi pratsi Vinnytskoho natsionalnoho tekhnichnoho universytetu*, [Online], vol. 2. DOI: <https://doi.org/10.31649/2307-5376-2020-2-39-44>.

14. Stasiuk, O.M., Chmyrova, L.Iu. and Fediai, N.O. (2020), “The markets of freight and passenger transport in Ukraine: problems and trends”, *Efektivna ekonomika*, [Online], vol. 9, available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=8199> (Accessed 12 January 2024).

15. Bielashov, Ye. (2022), “Results of the work of Ukrainian railway transport in 2022”, *Natsionalnyi instytut stratehichnykh doslidzhen*, available at: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/pidsumky-roboty-zaliznychnoho-transportu-ukrayiny-u-2022-r>. (Accessed 12 January 2024).

16. Bielashov, Ye. (2022), “Modernization of railway infrastructure as a factor in supporting the national economy in the conditions of a war of attrition”, *Natsionalnyi instytut stratehichnykh doslidzhen*, available at: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/modernizatsiya-zaliznychnoyi-infrastruktury-yak-chynnyk-pidtrymky> (Accessed 12 January 2024).

17. Bukovskyi, A. (2022), “European Green Deal” and railways: how to make Ukraine’s freight market greener”, *Ofis efektyvnoho rehuliuвання BRDO*, available at: <https://brdo.com.ua/analytics/21368/> (Accessed 12 January 2024).

18. BRDO (2021), “Green Book. Rail freight transportation”, available at: <https://brdo.com.ua/wp-content/uploads/2024/07/ZK-Zaliznychni-vantazhni-perevezennya.pdf> (Accessed 12 January 2024).

19. Pro-Consulting (2022), “Market research report on the freight transport market (railway and road transport) in Ukraine. 2021 - 1 half 2022”, available at: <https://pro-consulting.ua/ua/issledovanie-rynka/analiz-rynka-gruzovyh-perevozok-zheleznodorozhnyj-i-avtomobilnyj-transport-ukrainy-2021-1-pol-2022-goda> (Accessed 12 January 2024).

20. Kuzo, V., Zatvornytska, O. and Yablonovskyi, D. (2019), “Liberalization of the railway transportation market in Ukraine. Lessons from the European Union countries”, *Tsentr ekonomichnoi stratehii*, available at: <https://ces.org.ua/wp-content/uploads/2019/06/%D0%9B%D1%96%D0%B1%D0%B5%D1%80%D0%B0%D0%BB%D1%96%D0%B7%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8F->

%D0%B7%D0%B0%D0%BB%D1%96%D0%B7%D0%BD%D0%B8%D1%87%D0%BD%D0%BE%D0%B3%D0%BE-%D1%80%D0%B8%D0%BD%D0%BA%D1%83-.pdf\ (Accessed 12 January 2024).

21. The State Statistics Service (2022), “Statistical Publication “Transport of Ukraine”, available at: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (Accessed 12 January 2024).

22. JSC “Ukrzaliznytsia” (2021), “Freight transportation performance”, available at: [https://www.uz.gov.ua/cargo\\_transportation/general\\_information/indicators\\_of\\_transit/](https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/general_information/indicators_of_transit/) (Accessed 12 January 2024).

23. JSC “Ukrzaliznytsia” (2018), “Integrated report of JSC “Ukrzaliznytsia” (annual report)”, available at: [https://www.uz.gov.ua/files/file/Book%20UZ\\_18\\_Final\(new\).pdf](https://www.uz.gov.ua/files/file/Book%20UZ_18_Final(new).pdf) (Accessed 12 January 2024).

24. JSC “Ukrzaliznytsia” (2019), “Annual report of JSC “Ukrzaliznytsia”. Integrated report”, available at: [https://portal.uz.gov.ua/wp-content/uploads/2020/12/Book\\_UZ\\_19\\_UA\\_FIN\\_web.pdf](https://portal.uz.gov.ua/wp-content/uploads/2020/12/Book_UZ_19_UA_FIN_web.pdf) (Accessed 12 January 2024).

25. JSC “Ukrzaliznytsia” (2020), “Integrated report of JSC “Ukrzaliznytsia” (management report) for 2020”, available at: <https://portal.uz.gov.ua/wp-content/uploads/2021/07/integrovanij-zvit-uz-za-2020-rik-1.pdf> (Accessed 12 January 2024).

26. Agravery (2022), “Ukrainian companies reduced railcar production by more than 30% in 2021”, available at: <https://agravery.com/uk/posts/show/u-2021-roci-ukrainski-pidpriemstva-skorotili-virobnictvo-vagoniv-na-ponad-30> (Accessed 12 January 2024).

*Стаття надійшла до редакції 14.02.2025 р.*