

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна
Факультет міжнародних економічних відносин та туристичного бізнесу
Кафедра міжнародних економічних відносин імені Артура Голікова

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА
БАКАЛАВРА

на тему: **«ОСОБЛИВОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ВАНТАЖНОГО
СПОЛУЧЕННЯ УКРАЇНИ ТА ЄС»**

Виконала:

студентка 4 курсу, групи УЛІМ-41

спеціальності

«Міжнародні економічні відносини»

освітньої програми «Міжнародна

логістика і митна справа»

першого (бакалаврського)

рівня вищої освіти



Мінченко В.А.

Керівник: к.е.н., доц. Коваленко Р.С.

Рецензент: к.е.н., доц. .



Харків – 2024 року

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Факультет міжнародних економічних відносин та туристичного бізнесу
Кафедра міжнародних економічних відносин імені Артура Голікова
Рівень вищої освіти перший (бакалаврський)
Спеціальність 292 – «Міжнародні економічні відносини»
Освітня програма – «Міжнародна логістика і митна справа»

ЗАТВЕРДЖУЮ

**В.о. завідувача кафедри міжнародних
економічних відносин імені
Артура Голікова
Іван МАРЧЕНКО**

« ____ » _____ 2023 року

**ЗАВДАННЯ
НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ СТУДЕНТУ**

Мінченко Вікторії Андріївни

(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема роботи Особливості залізничного вантажного сполучення України та ЄС

керівник роботи Коваленко Роман Сергійович к.е.н., доц,
(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

затверджені наказом по університету від «24» січня 2024 р № 4002-5/163

2. Строк подання студентом роботи 21.05.2024

3. Перелік питань, які потрібно розробити

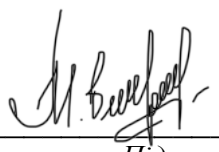
Транспорт, як наукова категорія, основні види та форми міжнародних транспортних перевезень, аналіз транспортно-логістичного сполучення Україна-ЄС, тенденції вантажних перевезень залізничним транспортом між Україною та країнами ЄС, особливості залізничної логістики між Україною та ЄС в умовах воєнного стану.

4. План роботи

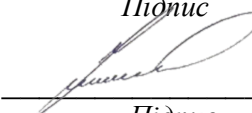
№ з/п	Назви етапів роботи
1.	Розділ 1. Теоретичні основи дослідження міжнародного транспорту
2.	Розділ 2. Сучасний стан транспортного сполучення України та ЄС

5. Дата видачі завдання 01.12.2023

Студент


ПідписВ.А. Мінченко
ініціали, прізвище

Керівник роботи


ПідписР.С. Коваленко
ініціали, прізвище

ЗМІСТ

Вступ	5
Розділ 1. Теоретичні основи дослідження міжнародного транспорту	8
1.1. Транспорт як наукова категорія	8
1.2. Основні види та форми міжнародних транспортних перевезень	13
Висновки до першого розділу	18
Розділ 2. Сучасний стан транспортного сполучення України та ЄС	20
2.1 Аналіз транспортно-логістичного сполучення Україна-ЄС.....	20
2.2. Тенденції вантажних перевезень залізничним транспортом між Україною та ЄС	26
2.3 Особливості залізничної логістики між Україною та ЄС в умовах воєнного стану.....	31
Висновки до другого розділу	38
Висновки	41
Список використаних джерел	44
Додатки	50

ВСТУП

Актуальність дослідження. На сьогоднішній день транспорт є однією з основних галузей економіки будь якої країни світу і є частиною транспортно-виробничої інфраструктури країни вздовж міжнародних транспортних коридорів, що відіграють важливу роль у процесі глобальної інтеграції.

Залізничний транспорт є однією з найважливіших базових галузей української економіки, що забезпечує транспортні та економічні зв'язки з внутрішніми та міжнародними напрямками і задовольняє транспортні потреби населення. На залізничний транспорт припадає близько 82% вантажних і 36% пасажирських перевезень. Залізнична мережа України становить 19,8 тис. км (без урахування окупованих територій). Електрифіковані залізниці становлять 47,2%. За обсягами вантажних перевезень українські залізниці посідають четверте місце в Євразії та третє місце в Європі. Українські залізниці безпосередньо межують і взаємодіють із залізницями Молдови, Польщі, Румунії, Словаччини та Угорщини, експлуатують 40 міжнародних переходів і обслуговують 18 українських портів у Чорноморсько-Азовському басейні.

Питання особливостей міжнародного залізничного вантажного сполучення в своїх роботах висвітлювали такі вітчизняні вчені: О. Авраменко, С. Беренда, Л. Григорова-Беренда, І. Жарська, Н. Кирлик, О. Лук'янова, О. Майборода, Г. Манорик, С. Мінакова, А. Юденко, О. Ханова, Л. Ярошенко, Кірпа Г. М та багато інших.

Ряд основних проблем, пов'язаних зі становленням і розвитком світової транспортної системи та логістичної інфраструктури були висвітлені в працях наступних закордонних дослідників: Є. Барді, Д. Бауерсокс, Н. Васильців, Д. Ватерс, П. Казабан, Дж. Клосс, Д. Коул, Є. Крикавський, Дж. Ленглі, Д. Сток.

Мета кваліфікаційної роботи – визначення особливостей залізничного вантажного сполучення України та ЄС.

В процесі дослідження вирішувались такі **завдання**:

- дослідити поняття транспорт, як наукову категорію;
- визначити основні види та форми міжнародних транспортних перевезень;
- проаналізувати транспортно-логістичне сполучення Україна - ЄС;
- визначити основні тенденції вантажних перевезень залізничним транспортом між Україною та ЄС;
- дослідити особливості залізничної логістики між Україною та країнами ЄС в умовах воєнного стану.

Об'єкт дослідження – міжнародні перевезення залізничним вантажним транспортом.

Предмет дослідження – особливості залізничного вантажного сполучення між Україною та Європейським Союзом.

Методи дослідження. Дослідження особливостей вантажного залізничного сполучення між Україною та країнами Європейського союзу включало в себе використання різних методів, а саме: аналіз літературних джерел, що передбачає вивчення наукових статей, книг, журнальних публікацій та інших джерел для збору та оцінки інформації; вивчення нормативно-правових актів. Аналіз правових норм дозволив отримати глибоке розуміння правового середовища; моделювання, що передбачає використання комп'ютерних програм та імітаційних моделей для аналізу.

Інформаційна база дослідження. Дослідження ґрунтується на широкому колі інформаційних джерел, включаючи наукові статті, книги, журнальні публікації, аналітичні звіти та документи міжнародних і вітчизняних організацій. Також були використані інформаційні джерела в мережі Інтернет, включаючи електронні бази даних та веб-сайти міжнародних організацій, державних органів та наукових установ. Важливими джерелами інформації стали статистичні дані, звіти проєктів, спрямованих на інтеграцію української системи залізничних сполучень у європейську. Комплексне опрацювання цієї інформації допомогло глибоко та

чітко зрозуміти особливості міжнародного залізничного вантажообігу між Україною та її європейськими сусідами.

Обсяг і структура кваліфікаційної роботи. Обсяг та структура кваліфікаційної роботи. Кваліфікаційна робота складається зі вступу, двох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Дана робота складається зі 52 сторінок, з яких 40 сторінок – основний текст. Стаття містить 2 додатки, що містяться 3 сторінках, містить 5 таблиць, 7 рисунків. Список використаних джерел доступний на 6 сторінках та включає в себе 55 найменувань.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ МІЖНАРОДНОГО ТРАНСПОРТУ

1.1. Транспорт, як наукова категорія

Транспорт – це структурна складова народного господарства будь якої країни, галузь, що представляє собою сукупність підприємств, установ, організацій, що виконують в процесі суспільного виробництва окрему соціально-економічну функцію – продовження виробництва шляхом переміщення продукції та надання інших видів транспортних послуг.

Транспорт є одним із основних елементів логістики. Він відповідає за фізичне переміщення матеріалів між точками ланцюга поставок. Транспортування може здійснюватися повітряним, водним, автомобільним, залізничним або трубопровідним шляхом, використовуючи при цьому літаки, човни, автомобілі, автобуси, вантажівки та потяги, як засоби транспортування.

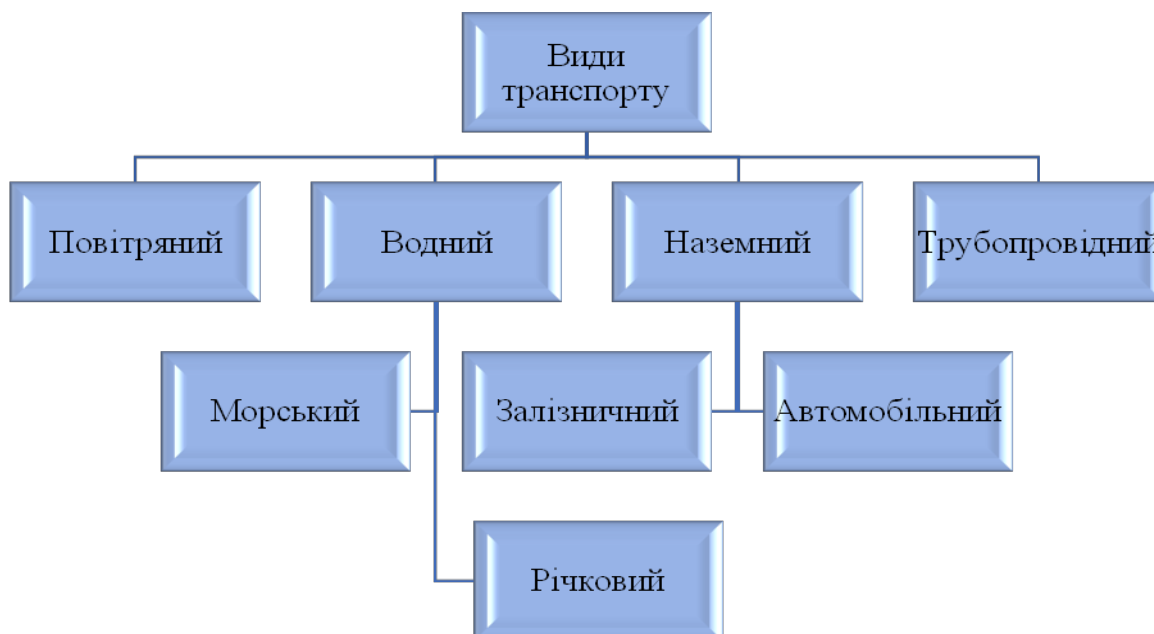


Рис.1.1. Види транспорту

Джерело: складено автором за матеріалами [13,16,20]

Специфіка транспорту як сфери економіки полягає в тому, що він сам не виробляє продукції, а лише бере участь у її творенні. Тому транспортна продукція не накопичується, вона одразу споживається. Оскільки продуктом транспорту є транспортування, то товари та пасажери переміщуються разом із транспортним засобом, рух якого і є процес виробництва. Транспортні витрати включаються до собівартості продукції, тому їхня мінімізація є важливим фактором зниження собівартості, враховуючи, що витрати на виконання операцій з транспортування вантажів становлять до 50% обсягу всіх витрат на логістику.

Поняття транспорт містить в собі декілька важливих аспектів. Серед них виділяють: інфраструктуру, транспортні засоби та елементи управління.

Транспорт має власну інфраструктуру, яка включає в себе транспортні засоби, споруди, фінансові ресурси, транспортне обладнання та канали зв'язку, а також різні форми власності, закріплені за підприємствами, об'єднаннями, установами та організаціями, що забезпечують функціонування транспорту, такими як промислові, будівельні, торговельні та постачальницько-збутові підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури і спорту, культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації. Слід зазначити, що всі складові цієї інфраструктури є єдиним цілим.

Транспорт є основою глобальної логістики. Часто він є мультимодальним. Ефективність глобального ланцюга поставок значною мірою залежить від використовуваної транспортної мережі. На сьогоднішній день велика увага приділяється наземному розподілу транспорту по дорогах, залізницях і каналах, охоплюючи комбінований транспорт.

Транспортна система – це сукупність господарських транспортних одиниць та елементів транспортної інфраструктури, що характеризується технологічною цілісністю і виконує самостійну соціально-економічну функцію в процесі суспільного виробництва – транспортування продукції та надання інших транспортних послуг. Таким чином, транспортна система – це

весь виробничо-технологічний комплекс, в якому здійснюються перевезення та надаються інші транспортні послуги. Транспортна система складається з транспортних підприємств, установ, організацій, транспортних засобів, інших активів та об'єктів транспортної інфраструктури, серед них, наприклад, транспортні споруди, шляхи сполучення, галузі промисловості, підприємств постачання, навчальних закладів транспортного профілю.

Транспортні засоби визначаються наступним чином:

1) міжміський пасажирський залізничний транспорт, вантажний залізничний транспорт та інший автомобільний пасажирський транспорт (автомобільний та трубопровідний транспорт, послуги таксі та інший автомобільний пасажирський транспорт у складі міського та приміського пасажирського автомобільного транспорту);

2) вантажний автомобільний транспорт та вантажний автомобільний транспорт у складі послуг з перевезення вантажів;

3) трубопровідний транспорт;

4) водний транспорт у скляних контейнерах.

Елементи управління – це елементи і правила системи, такі як світлофори, залізничні стрілки, управління польотами тощо, а також правила, що стосуються фінансування системи, такі як платні дороги, податки на паливо та інше.

Поділяють транспорт також на категорії. Усього цих категорій існує три, а саме:

– транспорт загального користування. Він існує для задоволення потреб населення в перевезенні пасажирів, а також вантажів, включаючи переміщення товарів між споживачами, виробниками, клієнтами та дистриб'юторами. Це загальнодоступні транспортні засоби, які здійснюють перевезення на комерційній основі і функціонують як незалежна галузь матеріального виробництва.

– транспорт незагального користування – це внутрішньовиробничий та внутрішньовідомчий транспорт. Серед транспорту незагального

користування вирізняють два види: промисловий транспорт, який об'єднує всі транспортні комунікації в межах підприємства, та магістральні гідротранспортні системи, які призначені для переправлення на далекі відстані такої природної сировини, як нафта, природний газ, вугілля та інших.

– особистий транспорт. Сюди відносять такі види транспортних засобів, як автомобілі, мотоцикли, яхти, літаки, які безпосередньо є власністю тієї чи іншої фізичної особи.

Визначення місця і ролі транспорту у сфері суспільного виробництва пов'язане з поняттям "транспортна діяльність".

Транспортна діяльність – це здійснювана на професійній основі і заснована на поєднанні приватних і публічних інтересів суспільно-корисна діяльність, в процесі якої члени та об'єднання суспільства надають транспортні послуги з метою їх реалізації за певну плату. Транспортна діяльність є видом економічної діяльності. Відповідно до мети, транспортну діяльність слід визначати як надання транспортних послуг, таких як перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти, та інших транспортних послуг таких як агентські, буксирувальні та аеронавігаційні послуги.

Поряд з іншими видами транспортної діяльності, такими як фрахтування суден, портова діяльність та експедирування вантажів, стоять вантажні перевезення. Використання транспортних засобів для здійснення цього виду діяльності має вирішальне значення для перевезення вантажів. Тому можна розрізнити вантажні перевезення залізничним, морським, автомобільним, річковим та повітряним транспортом, залежно від типу транспортного засобу, що використовується для надання цього виду транспортних послуг.

Всі перераховані вище транспортні засоби мають свої переваги у виборі, ось деякі з них:

– морський транспорт найчастіше обирають при міжконтинентальних перевезеннях. Собівартість таких перевезень є найнижчою. Важливим фактором при виборі морського виду міжнародних перевезень є ще й те, що при транспортуванні вантажів на судні майже немає ніяких обмежень у видах

вантажу. Серед недоліків обраного виду перевезень все ж виділяють відносно низьку швидкість доставки.

– автомобільний транспорт користується популярністю через високу швидкість доставки та мобільність при виборі маршрутів. До мінусів відносять недешеву вартість даної послуги, а також сильну залежність у виборі маршруту та часу доставки від погодних умов.

– річковий транспорт. Є не самим популярним, але все ж має деякі переваги порівняно з іншими видами транспорту. Серед таких переваг є низька собівартість та майже необмежена вантажопідйомність. Щодо недоліків, вони також існують. Серед них такі, як мала швидкість, залежність від кліматичних умов, обмеженість у виборі маршрутів. Річковий транспорт, також, нерідко стикається з такою проблемою, як перетин шлюзів, а також він є дуже неекологічним.

– повітряний транспорт. Користується великою популярністю через швидкість та надійність поставок. Але серед недоліків, також, можна виділити сильну залежність від кліматичних умов а також відносно недешеву вартість.

Одним із найпопулярніших у світі транспортних засобів задля здійснення вантажних перевезень вже багато років залишається залізничний транспорт. Україна не є виключенням. За даними ДССУ, більшу частку перевезення вантажів як внутрішніх (всередині країни), так і міжнародних (експорт, імпорт), становлять перевезення залізничним транспортом. Серед переваг у виборі саме залізничного виду транспорту є відносно невелика вартість послуг з доставок, а також регулярність рейсів. Одним, та найбільш важливим недоліком залізничного транспорту до сих пір залишається складність інтегрування національних залізниць у європейську систему залізничних перевезень.

АТ «Укрзалізниця» – оператор залізничної інфраструктури, а також – національний перевізник вантажів та пасажирів, який бере участь у

виконанні стратегічної функції щодо забезпечення економічного розвитку та безпеки країни.

Наразі компанія забезпечує 65% транспортної роботи в загальній структурі перевезень вантажів всіма видами транспорту і більш ніж 35% пасажирських перевезень у загальній структурі транспортної роботи, яка здійснюється всіма видами транспорту без урахування міського електричного транспорту. За обсягами вантажних перевезень АТ «Укрзалізниця» посідає четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії.

1.2. Основні види та форми міжнародних транспортних перевезень

Міжнародні перевезення стали невід'ємною складовою будь-якого міжнародного ланцюга постачань. Їхня успішність визначається не лише ефективністю, але й безпекою, економічністю і дотриманням регулювальних норм різних країн. Це особливо актуально в контексті митного регулювання та дозвільних систем, які є різними в кожній країні та потребують глибокого розуміння для успішного перетину кордонів.

Міжнародними транспортними перевезеннями вважаються перевезення, які здійснюються між двома, або декількома державами. Такі перевезення виконуються та регулюються за умовами, встановленими в укладених цими державами міжнародними угодами або транспортними конвенціями.

Міжнародні транспортні перевезення відіграють важливу роль в діяльності компаній, що спеціалізуються на імпорті та експорті широкого спектру товарів. Діяльність у цьому секторі надзвичайно багатогранна, і правильне використання основних принципів функціонування ланцюга поставок дозволяє максимально скоротити час між закупівлею сировини і доставкою готової продукції. Для цього перевізники використовують різні види міжнародних вантажних перевезень, а правильний вибір способу

доставки і транспортного засобу є найважливішою умовою оптимізації всього процесу.

Сьогодні існує три види міжнародних транспортних перевезень, а саме:

- вивезення (експорт);
- ввезення (імпорт);
- транзитне сполучення.

Сучасні перевізники стикаються з постійною необхідністю вдосконалення транспортних процесів. На сьогоднішній день ця проблема є особливо актуальною через те, що споживачі транспортних послуг прагнуть придбати дану послугу якісною по якомога меншій ціні.

Однією з головних умов успішних перевезень за кордон є правильний вибір транспортного засобу, яким буде здійснюватися транспортування. Вибір транспорту для транспортування за кордон напряму залежить від виду вантажу. Важливою інформацією до урахування при виборі транспорту також є вибір способу навантаження, вид транспортування, умови збереження вантажу, а також транспортні тарифи та правила страхування.

Важливим є виокремлення компонентів міжнародних транспортних перевезень, а саме:

- транспортна інфраструктура. Сюди входять транспортні засоби та мережі, термінали.

- транспортні послуги – комплекс послуг, які беруть участь у міжнародних транспортних перевезеннях. Сюди відносять такі види послуг, як страхування, маркетинг, фінанси, розподіл та логістика.

- трансакційне середовище. Мова йде про умови праці і взаємодії, як політичні, економічні та, навіть, культурні, у яких функціонують міжнародні транспортні системи, стикаючись з такими аспектами як міжнародні обмінні курси, регулювання, тарифи, а також потреби споживачів.

Класифікують міжнародні транспортні перевезення так:

- за видами транспорту: автомобільний, залізничний, повітряний, морський, річковий, змішаний;

- за постійністю організації: регулярні (за розкладом) та нерегулярні (туристичні пасажирські перевезення, перевезення за чартером або за договором фрахтування);

- за видами надання послуг: перевезення пасажирів та багажу, вантажні перевезення.

Розглянемо детальніше міжнародні транспортні перевезення за видами транспорту. Серед них виділяють такі:

- морські перевезення. На цей вид перевезень припадає найбільша кількість транспортованих товарів та вантажів. Величезні судна використовують, зокрема, для перевезення важких та габаритних вантажів. Головна перевага даного виду перевезень полягає у вартості. Тому, якщо в пріоритеті не стоїть швидкість доставки або вантажі, які псуються за короткий термін, то оптимальним рішенням буде саме вибір морського виду перевезень.

- автомобільні перевезення. Гарним рішенням у виборі способу міжнародних перевезень стане саме вибір перевезень автомобільним видом транспорту. Зважаючи на гнучке автомобільне сполучення між Україною і країнами Європейського Союзу та відкритість кордонів у ньому, головною перевагою стане саме мобільність та легкість переміщень із точки А в точку Б.

- авіаперевезення. Свою популярність міжнародні авіаперевезення завоювали через мобільність, швидкість та надійність доставок. Якщо обраний товар має здатність швидко псуватись або має бути доставлений в найкоротші строки, то вибір авіаційного транспорту стане найоптимальнішим рішенням.

- залізничні перевезення. На сьогоднішній день перевезення залізницями є одним із найперспективніших напрямків розвитку інфраструктури не лише в межах України, а також і в усьому світі. Зараз залізничні перевезення є не лише практичними, а ще й одними з найекологічніших: порівняно із іншими видами транспортних засобів,

залізничний транспорт робить найменшу кількість шкідливих викидів. В умовах появи COVID-19 залізничний транспорт також показав себе як один із найстабільніших. Особливо це було помітно, коли кількість комерційних авіап перевезень скоротилась, а міжнародні морські порти існували з перемінним успіхом.

– змішані. Цим способом користуються тоді, коли товар або вантаж за тими або іншими причинами неможливо доставити одним видом транспорту. Найчастіше цей спосіб використовують тоді, коли в перевезеннях задіяні авіаційний або морський транспорт.

При виборі оптимального варіанту транспортного засобу міжнародних вантажоперевезень необхідно враховувати такі важливі фактори, як характер вантажу, його габарити і масу, загальний обсяг, наявність особливих умов і вимог до транспортування і термінів доставки, особисті побажання замовника, вартість обраного способу, доступність. Також обов'язково потрібно брати до уваги вимоги та перелік дозволених до транспортування вантажів тим чи іншим транспортом.

Наразі основною проблемою з якою стикаються виробники транспортних послуг є зношеність парку транспортних засобів. Експлуатація великої кількості старих транспортних засобів на міжнародному ринку перевезень призводить до зниження ефективності транспортувань та падіння конкурентоспроможності вітчизняних перевізників, а також підвищенню витрат на транспортування товарів та вантажів.

Оскільки міжнародні перевезення здійснюються різними видами транспорту, їх правове регулювання характеризується наявністю міжнародних угод, які встановлюють правила для конкретних видів транспорту, змішаних перевезень, конкретних видів вантажів та конкретних видів транспорту.

Окрім вибору виду і способу транспортних перевезень, також, важливим є визначення маршруту, за яким буде рухатись транспортний засіб. Цей етап називають маршрутизацією. Її метою є мінімізація витрат на транспортування

товарів та вантажів, що, в свою чергу, забезпечує швидку доставку, надійні та якісні перевезення. В умовах сучасної ринкової економіки та конкуренції маршрутизація займає дуже важливу роль у плануванні міжнародних транспортних перевезень.

В процесі глобального економічного розвитку, який характеризується збільшенням обсягів великої кількості товарів різного походження та призначення, транскордонні перевезення набувають все більшого значення як фундаментальний елемент глобальної економіки. Двома найбільш помітними чинниками змін на міжнародному ринку логістичних послуг є технологічний розвиток та глобалізація. Глобалізація передбачає збільшення транскордонних потоків людей і товарів. Загалом, вона призвела до збільшення торгівлі, що викликало потребу в економічно ефективних мережах логістичних послуг. Це, у свою чергу, призвело до змін у структурі глобальної логістичної галузі, а також аутсорсингу.

Технологія призвела до подвійного впливу: з одного боку, до надання швидких і якісних логістичних послуг, а з іншого до змін, які стали ключовим внеском у сектор надання логістичних послуг. Важливими результатами змін, принесених завдяки технологічному розвитку, стали контейнеризація вантажних перевезень та використання широкофюзеляжних літаків постачальниками логістичних послуг. Ці зміни загалом сприяли значному обігу з точки зору обсягу товарів, часу та ефективності витрат.

Глобальна логістика зазвичай охоплює комбіновані перевезення або мультимодалізм, такий як дорога-море-залізниця, дорога-повітря, залізниця-море-залізниця тощо. Вони формують ланцюжок поставок у транспортному сенсі «від дверей до дверей».

Розуміння міжнародних транспортних перевезень лежить в основі розробки ефективної глобальної логістичної стратегії. Важливо, щоб підприємці повністю розуміли економічні характеристики окремих видів транспорту та міжнародних конвенцій, пов'язаних із кожним з них.

Міжнародне транспортне право охоплює всі види транспорту. На сьогоднішній день не існує чинного єдиного режиму, який би регулював відповідальність за втрату, пошкодження або затримку, які виникли через мультимодальні міжнародні транспортування. Натомість, правове регулювання транскордонних транспортних перевезень ґрунтується на:

- внутрішньому праві держави;
- міжнародних договорах (багатосторонні договори, двосторонні договори).

Нині існує ряд законодавчих актів, які регулюють міжнародні транспортні перевезення.

Важливо розуміти, що правові норми, які регулюють той чи інший вид міжнародних перевезень, залежать не лише від законодавства кожної країни, яка задіяна в процесі перевезення, а й від виду обраного транспортного засобу.

Висновки до першого розділу

1. Транспорт є найважливішим чинником розвитку економіки будь якої держави світу. За його участі формуються усі економічні процеси, а також він посідає особливу роль у питаннях міжнародних економічних відносин. У багатьох аспектах транспорт розглядається як частина логістичного ланцюга. Транспорт, як наукова категорія представляє собою основу глобальної логістики. Наразі транспорт поділяють на три категорії: загального призначення, незагального призначення та особистий транспорт. Два найосновніші способи використання транспорту – це транспортування пасажирів та транспортування вантажів. Сьогодні транспорт представлений такими видами, як повітряний, морський, автомобільний, трубопровідний та залізничний. Останній з перелічених займає особливе місце у розвитку економіки будь якої держави світу, в том числі і України. Транспорт напряму

впливає на функціонування транспортної діяльності, метою якої є надання всеможливих транспортних послуг.

2. Міжнародними транспортними перевезеннями вважається переміщення товарів або пасажирів між кордонами різних держав із використанням будь якого виду транспортного засобу. Міжнародні транспортні перевезення наразі є дуже важливою частиною у формуванні міжнародних економічних відносин між країнами світу. Всього видів міжнародних транспортних перевезень існує три: імпорт, експорт та транзит. Задля успішного виконання доставки товарів або пасажирів дуже важливо обрати вірний вид транспортного засобу. Для цього необхідно врахувати всі важливі аспекти: час доставки, мобільність маршруту, ціна за послугу тощо. Регулюються транспортні перевезення правовими актами, що встановлені в межах держави та багатосторонніх угодах.

РОЗДІЛ 2. СУЧАСНИЙ СТАН ТРАНСПОРТНОГО СПОЛУЧЕННЯ УКРАЇНИ ТА ЄС

2.1 Аналіз транспортно-логістичного сполучення Україна-ЄС

Транспортно-логістична система України є потужною системою комунікації не лише всередині країни, а й у сполученні з іншими державами. До її складу відносяться всі розглянуті види транспорту, а саме залізничний, водний, автомобільний, повітряний та трубопровідний. Наразі транспортно-логістична система займає близько 20% від усіх виробничих фондів в країні.

Хоча Україна має дуже вигідне географічне розташування, вона все ще не має достатньо розгалуженої системи транспортно-комунікаційних сполучень та значно відстає в створенні власних транспортних коридорів, що негативно впливає на формування конкурентоспроможності як держави, так і вітчизняних підприємств. Інтеграція української транспортно-логістичної системи України в європейську на сьогодні є найбільш актуальним аспектом розвитку економіки в державі.

Українська транспортно-логістична система виділяється серед інших країн завдяки розташуванню крупних міст на традиційних транспортно-комунікаційних шляхах Євразійського континенту. Створення Україною міжнародних транспортних коридорів не лише прискорить досягнення стратегічної мети інтеграції до Європейського співтовариства, а й сприятиме вирішенню проблем залучення додаткових інвестицій у розвиток транспортної інфраструктури, збільшенню темпів виходу вітчизняних виробників із занепаду, покращенню валютних надходжень від транзитних перевезень та збільшенню обсягів експортної продукції.

В Україні є розвинутими усі види транспорту, але найбільшою популярністю користуються послуги, надані залізничним, автомобільним та водним видами транспорту. Так, на 2020 рік експлуатаційна довжина

залізничних колій в Україні становила 19,8 тисяч кілометрів, автомобільних доріг – 162,2 тисячі кілометрів та майже 2 тисячі річкових судноплавних шляхів.

Починаючи з 1991 року Україна впевнено робила кроки для того, щоб розбудувати транспортно-логістичні зв'язки у напрямку «Схід-Захід», а точніше, «Україна-ЄС».

Єврологістика – координація транспортно-логістичної стратегії країн ЄС. У функціонуванні єврологістики країни європейського союзу досягли значних успіхів. Вона розглядається як важлива інфраструктурна основа та складова процесу євроінтеграції. Важливе місце у проєктах єврологістики займає і Україна, чим можна завдячити її вигідному географічному розташуванню.

Завдяки зручному розташуванню, через Україну проходить значна кількість Пан'європейських транспортних коридорів.

Таблиця 2.1

Пан'європейські транспортні коридори, участь в яких бере Україна

№ коридору	Транспортний коридор
№ 3	Берлін – Вроцлав – Катовіце – Львів – Київ
№ 5	Лісабон – Барселона – Трієст – Будапешт - Київ
№ 7	Німеччина – Австрія – Словаччина – Угорщина – Румунія – Болгарія - Молдова
№ 9	Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ – Кишинів – Пловдів - Салоніки
ТРАСЕКА	ЄС, Азербайджан, Вірменія, Болгарія, Грузія, Іран, Казахстан, Киргизстан, Молдова, Румунія, Таджикистан, Туреччина, Україна, Узбекистан через Чорне море та Каспійське море

Джерело: складено автором за матеріалами [27, 28, 33]

ТРАСЕКА – транспортно-логістичний проєкт, міжрегіональна програма транспортного коридору. Транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія.

На сьогоднішній день євроінтеграція є найголовнішим напрямком зовнішньої політики України, а інтеграція в єврологістику є одним із ключових питань в цьому.

Для того, щоб оцінити діяльність українського транспорту, необхідно звернути увагу на найважливіші показники його роботи. Мова йде про такі характеристики, як обсяг вантажних та пасажирських перевезень, вантажо- та пасажиро обіг, співвідношення видів транспорту у вантажний та пасажирських перевезеннях, вартість перевезень та місткість транспорту. В нашій роботі пропонуємо більшу увагу звернути саме на вантажні перевезення.

Таблиця. 2.2

Обсяг вантажних перевезень за видами транспорту 2020-2021 р.р., у
млрд тонн

Вид транспорту	2020	2021
Залізничний	305	314
Водний	5,6	5,3
Автомобільний	191,4	224
Авіаційний	0,1	0,1
Трубопровідний	97,5	77,6

Джерело: складено автором за матеріалами [16]

За даними, наведеними у таблиці 2.1 робимо висновок, що найбільш затребуваним видом транспорту задля задоволення послуг з вантажоперевезень є залізничний транспорт. Він становить найбільший відсоток від усього обсягу вантажних транспортних перевезень в Україні.

Залізничний транспорт є одним із найважливіших видів транспорту для організації вантажо- та пасажиро перевезень. Протягом вже багатьох років саме цим видом транспорту виконується більша частина внутрішніх та транскордонних переміщень.

Особливим попитом користуються послуги вантажних перевезень саме залізницями. В Україні національним перевізником вантажів та пасажирів є Акціонерне товариство «Укрзалізниця». За свою мету АТ «Укрзалізниця» поставили задоволення потреб у наданні якісних та безпечних послуг з перевезень залізничним транспортом. На сьогоднішній день товариство забезпечує 50% пасажирських та 82% вантажних перевезень від усього обсягу транспортно логістичних послуг в Україні. За обсягами вантажних перевезень українська залізниця посідає четверте місце на всьому Євразійському континенті.

Акціонерне товариство «Укрзалізниця» займається не лише перевезеннями пасажирів та вантажів. Серед усіх видів економічної діяльності які пропонує АТ «Укрзалізниця», окрім транспортування, є й такі, як професійно-технічна освіта, технічні випробування та дослідження, діяльність у сфері проводового електрозв'язку, діяльність ресторанів, надання послуг мобільного харчування, транспортне оброблення вантажів, допоміжне обслуговування наземного транспорту, складське господарство, будівництво залізниць і метрополітену, організація виробництва та будівництва інфраструктури, виробництво залізничних локомотивів і рухомого складу та інша допоміжна діяльність у сфері транспорту.

Серед наведених в таблиці вище (2.1) транспортних коридорів, які проходять через територію України, є три саме залізничних. Транспортними коридорами №3, №5 та №9 користуються саме для здійснення перевезень залізничним видом транспорту. Рух по цим коридорам забезпечується саме діяльністю АТ «Укрзалізниця».

АТ «Укрзалізниця» є оператором залізничної інфраструктури та організації пасажирських та вантажних перевезень. Вони беруть на себе зобов'язання брати участь у забезпеченні стратегічного та економічного розвитку та безпеки в Україні. На сьогоднішній день підприємство виконує більше 65% відсотків від усієї транспортної діяльності в країні за всіма видами транспорту.

За обсягом перевезених вантажів українські залізниці посідають почесне четверте місце на всьому Євразійському континенті, поступаючись лише таким гігантам, як залізниці Китаю, Індії та Росії.

Таблиця 2.3

Обсяги залізничних вантажних перевезень 2020-2021, в млн тон

	2020	2021	% в порівнянні до 2020 року
Перевезення у млн тонн	305,5	314,3	102,9
транзит	12,5	11,5	91,7
імпорт	36,5	40,6	111,2
експорт	113	112,4	99,5
внутрішні	143,4	149,8	104,5
Вантажообіг у млн тонн	175 587,2	180 016,1	102,7
транзит	14 276,4	13 016,6	91,2
Імпорт	20 225,5	21 016,1	103,9
Експорт	77 838,8	80 196,9	103
внутрашні	63 246,4	66 131,3	104,6

Джерело: складено автором за матеріалами [22, 29]

За даними, наведеними в таблиці 2.3 видно, що за вибраний відрізок часу, а саме 2020-2021 роки перевезення вантажів залізницею виросло на 102%. Серед усіх показників найбільшого зростання зазнав показник імпорту, цим можна пояснити той факт, що вантажні перевезення залізницями займають провідне місце не лише в Україні, а й за її межами. Щодо показників вантажообігу бачимо також перспективним розвиток імпорту і експорту.

Розглянемо динаміку фінансово-економічних показників діяльності АТ «Укрзалізниця» за трирічний проміжок часу.

Таблиця 2.4

Динаміка фінансово-економічних показників АТ «Укрзалізниця», 2020-
2022 р.р., млн грн

№	Назва показника	Роки		
		2020	2021	2022
1.	Вартість запасів	16,03	114,8	21,3
2.	Чистий дохід	74,4	84,6	74,6
3.	Собівартість	74,4	81,6	73,6
4.	Валовий прибуток	74,4	3,06	0,97
5.	Фінансовий результат від операційної діяльності	8,17	2,89	7,97
6.	Результат до оподаткування	8,17	0,33	9,75
7.	Витрати з податку	8,17	0,09	-0,28
8.	Чистий фінансовий результат	11,77	0,42	10,035

Джерело: складено автором за матеріалами [29]

За результатами проведеного дослідження з таблиця бачимо, що останні роки для підприємства видались складними. З аналізу таблиці бачимо, що діяльність підприємства у 2022 році стала збитковою.

У 2020 році до погіршення економічної ситуації на підприємстві призвело виникнення пандемії COVID-19. До причин такого різкого падіння фінансових показників діяльності акціонерного товариства також відносять зношеність рухомого складу, що призводить до падіння його продуктивності.

Серед усього важливо відзначити, також, відмінність у ширині колій українських колій та їхніх європейських відповідників. Цей факт ускладнює процес перевезень закордон, а також забирає багато часу, що також має сильний вплив на фінансово-економічне становище підприємства.

2.2. Тенденції вантажних перевезень залізничним транспортом між Україною та ЄС

Вантажні перевезення є однією з найголовніших діяльностей АТ «Укрзалізниця». Вони в основному обслуговують більшість національних потреб у сфері транспортно логістичної діяльності країни. Саме на перевезення вантажів припадає найбільша частка прибутків, які отримує «Укрзалізниця», а саме приблизно 80%.

Для того, щоб спрогнозувати динаміку обсягу вантажних перевезень було здійснено відповідний аналіз за двома сценаріями: базовим та оптимістичним. Варто зазначити, що прогноз був здійснений з припущенням, що структура перевезень залишиться незмінною та ніякі зовнішні фактори не матимуть суттєвого впливу на розвиток галузі.

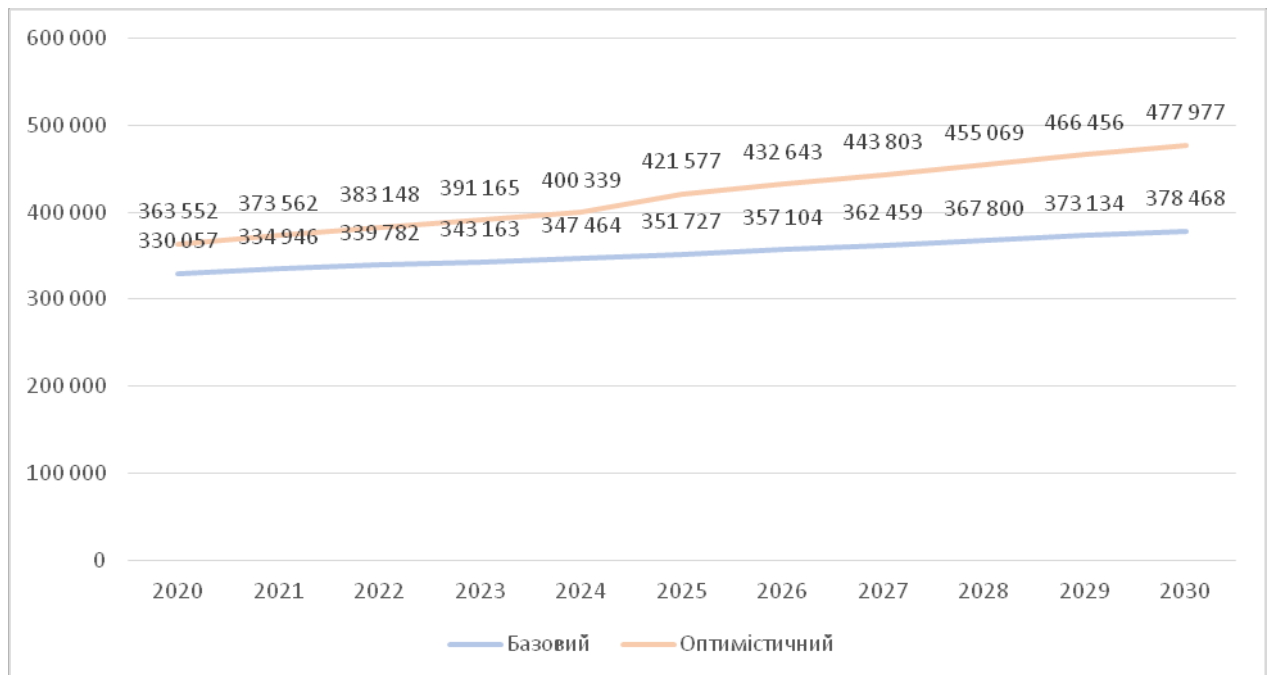


Рис. 2.1. Прогноз попиту на вантажні перевезення залізничним транспортом до 2030 року, млн тон

Джерело: [36]

Прогноз попиту на вантажні перевезення залізничним видом транспорту дає зрозуміти, що з кожним роком зацікавленість до обраного виду транспорту задля здійснення вантажних перевезень буде стрімко зростати. Так, порівнюючи з 2020 роком, у 2030 році попит на залізничні вантажоперевезення зросте більше ніж на мільйон тон.

Аналіз прогнозу вантажних перевезень залізничним видом транспорту за видами сполучення показує, що попит на цей вид послуг буде рости. Найбільшого зросту зазнають показники експорту та внутрішніх вантажоперевезень. З даної діаграми також робимо висновок, що транзитні вантажні перевезення залізницею, нажаль, втратять свою актуальність до 2030 року.

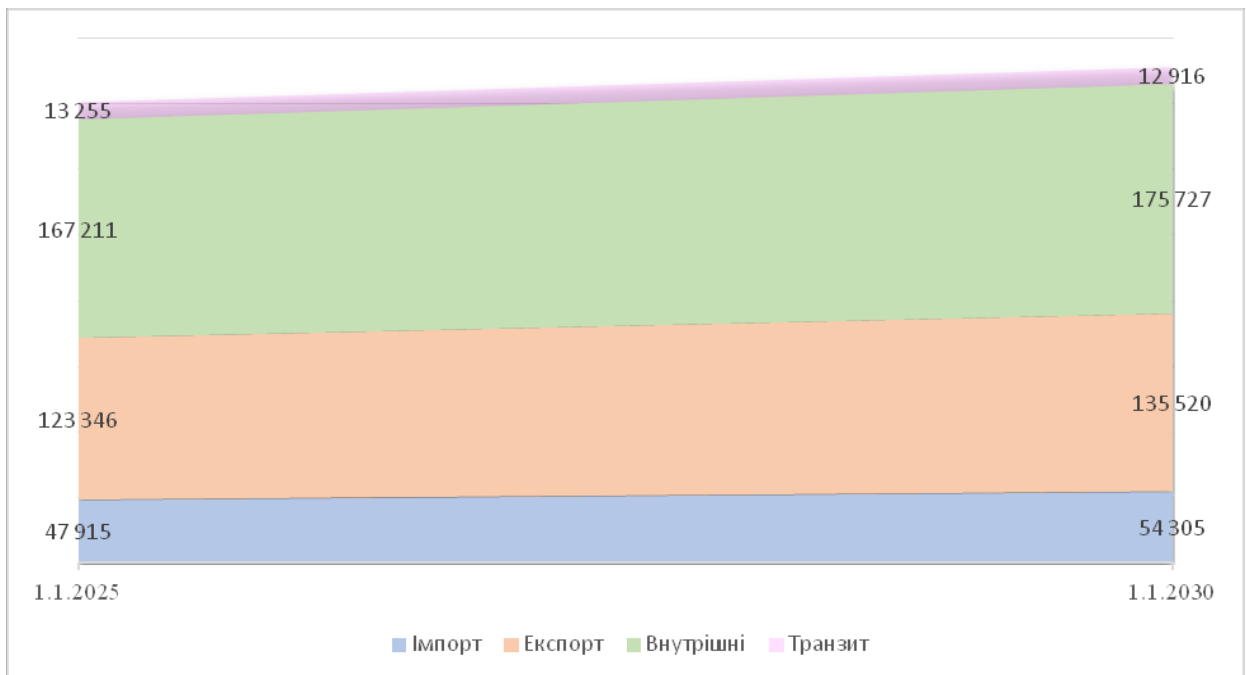


Рис. 2.2. Прогноз попиту на вантажні залізничні перевезення за видами сполучень, 2025-2030 р.р.

Джерело: складено автором за матеріалами [16, 29, 30, 36]

Оскільки основною ціллю для АТ «Укрзалізниця» до 2030 року є інтеграція залізничного транспорту України до європейської транспортної системи, варто приділити увагу розгляду відмінностей та особливостей українських та європейських залізниць.

З кожним днем попит на міжнародні залізничні сполучення зростає, в той час як пропозиція, яку може надати національний перевізник, критично мала. Це стосується як пасажирських, так і вантажних міжнародних залізничних перевезень. Пропонуємо розібратись в чому саме стоїть така проблема.

Для того, щоб проаналізувати реальну відмінність українських залізниць від європейських, пропонуємо розглянути таблицю, в якій відображені сі важливі показники в контексті міжнародних залізничних вантажних перевезень на прикладі України та країн її сусідів.

Таблиця 2.5

Показники ефективності роботи залізниць на 2020 р

Показник	Україна	Польща	Словаччина	Румунія	Угорщина
Експлуатаційна довжина залізниць, км	19,8	19,2	3,6	10,7	7,8
Довжина електрифікованих залізниць, км	9,3	11,8	1,5	3,9	3
Частка електрифікованих залізниць, %	47,3	61,6	43,8	36,9	39,5
Перевезено вантажів, млн. тонн	343,4	222	35,6	24,5	35,9
Вантажообіг, млрд ткм	191,9	50,6	7,1	8,6	7,5
Щільність мережі за площею, км/1000 км ²	32,8	61,4	73,9	45,2	84,2
Вантажонапруженість, млн ткм/км	13,1	3,6	2,8	1,2	1,7

Джерело: складено автором за матеріалами [21, 40, 41, 42, 51]

Аналізуючи вищенаведену таблицю можемо зробити висновок, що українська залізниця є дуже розвиненою, у порівнянні навіть із

європейською. Ми бачимо досить великий показник довжини залізниць, що експлуатуються, а саме 19 791 км, що є найвищим показником серед усіх обраних для дослідження країн. Українські залізниці є досить потужним механізмом у сфері транспортної логістики, адже з таблиці 2.5 бачимо, наскільки великими є обсяги вантажних перевезень саме цим видом транспорту у порівнянні з іншими країнами Європи. Показники з вантажів, що були перевезені за 2020 рік, вантажообігу та вантажонапруженості є найбільшими показниками серед усіх країн, що досліджувались.

Як показало дослідження залізниці України посідають друге провідне місце в контексті вантажообігу та кількості перевезених вантажів залізничним видом транспорту серед усіх європейських країн Європи. Як показано в таблицях А.1 та Б.1 кількість перевезених вантажів залізницею та вантажообіг більший лише у Німеччині.

Особливу увагу у розгляді питання тенденцій вантажних залізничних перевезень між Україною та країнами Європейського Союзу слід приділити технології перетину кордону залізничним видом транспорту при зміні стандартів залізничної колії.

Акціонерне товариство «Українська залізниця» має 20 залізничних прикордонних переходів з країнами Європейського Союзу та Республікою Молдова, з яких 13 основних – функціонують та забезпечують вантажні перевезення:

- з Республікою Польща існує 4 переходи (Ягодин – Дорохуск; Ізов – Хрубешув; Рава-Руська – Верхрата; Мостиська-2 – Медика);
- з Румунією Україна має 2 переходи (Вадул-Сірет – Дорнешти; Дяково – Халм);
- зі Словацькою Республікою є 2 переходи (Чоп – Чіерна над Тисоу; Ужгород – Матшовце);
- з Угорщиною – 2 переходи (Чоп – Захонь; Батьово – Еперешке);
- з Республікою Молдова – 3 переходи (Сокиряни – Окниця; Могилів-Подільський – Велчинець, Рені – Джурджулешть).

Також є залізничні прикордонні переходи, що перебувають у стані відновлення руху або плануються відновити роботу:

– Рава-Руська – Хребенне, Хирів – Нижанковичі / Старжава – Державний кордон (Республіка Польща);

– Тересва – Кимпулунг ла Тиса, Ділове – Валя Вишеулуй (Румунія);

– Березине – Басараб'яска (Республіка Молдова).

Основною відмінністю, через яку виникають труднощі співпраці між українськими та європейськими залізницями, є різниця в ширині колії.

Загальна розгорнута довжина головних колій АТ «Укрзалізниця» станом на 2022 рік складає 27 004 км. Ширина колій, використовуваних «Укрзалізницею» – 1520 мм, в той час як ширина колій в країнах Європи – 1435 мм.

Відомо, що за 2020 рік міжнародні вантажоперевезення залізницею становили близько 50% від усього обігу залізничних вантажних перевезень в Україні.

Нажаль, сьогодні перетин кордону між Україною та країнами Європи залізничним шляхом здійснюється застарілим, довгим і дуже незручним способом: заміною ходової частини або перевантаженням вантажів із вагона українського рухомого складу до вагону європейського рухомого складу.

На сьогоднішній день в Україні вже є досвід використання колій шириною 1435 мм як в країнах Європи. Так, наприклад, рухомі склади, що рухаються зі Словаччини в Румунію, на своєму шляху мають ділянку, яка проходить територією України. Цей відрізок шляху європейського потягу знаходиться на ділянці між населеними пунктами Чоп та Дякове, проходячи такі населені пункти як Батьово та Королево. Весь відрізок дороги займає 112 кілометрів.

На львівській залізниці вже давно використовують такий суміщений тип колії. В цьому випадку на одному залізничному шляху вкладено обидві норми ширини залізничної колії: 1435 та 1520 мм. Така колія укладена на ділянках, які є частинами транспортних коридорів №3 та №5. Це рішення суттєво

спрощує функціонування міжнародних логістичних операцій залізничним видом сполучення.

При розгляді можливостей взаємодії залізничної системи України з залізничними системами Європейського Союзу комплексні проблеми співпраці та взаємодії набувають великого значення, зокрема різні можливості залізничних систем України та країн ЄС у плані реалізації пропускної спроможності. Наприклад, АТ «Укрзалізниця» пунктами перетину з Республікою Польща може забезпечити передання 50 составів на добу, а залізнична система Республіки Польща здатна прийняти лише 20 составів на добу.

Також велике значення має вартість перевезення при організації крос-кордонних маршрутів, яка в різних залізничних систем може значно відрізнятись.

Різні джерела живлення в окремих країнах потребують трудомісткої зміни локомотива на прикордонних станціях, якщо локомотив не обладнаний для іншої напруги. Крім того, залізничні системи можуть експлуатуватися на коліях з різною шириною.

2.3 Особливості залізничної логістики між Україною та ЄС в умовах воєнного стану

Після початку повномасштабного вторгнення, яке у лютому 2022 року розпочала Російська Федерація проти України, країни Європейського союзу стали основним логістичним центром, який надавав допомогу нашій країні. Цей напрям обіцяє бути дуже перспективним у розвитку, оскільки найголовнішим аспектом розвитку логістичної діяльності України в цілому є саме інтеграція в європейську транспортну систему.

Від першого дня повномасштабного вторгнення АТ «Укрзалізниця» працювала на всю потужність. Залізниця провела унікальну у світовій історії масову евакуацію громадян. Майже всі потяги на початку було перекваліфіковано в евакуаційні, які курсували безкоштовно. Від початку і до сьогодні було здійснено більше ніж 6000 евакуаційних рейсів.

«Укрзалізниця», також, задіяна у процесі переміщення виробничих потужностей та майна суб'єктів господарювання, які розміщені на небезпечних для життя ділянках, зонах бойових дій, або місцях, де потенційно є така загроза. Від лютого 2022 року «Укрзалізницею» з небезпечних територій було повністю евакуйовано 84 підприємства, з яких 80 за 2022 рік, 3 за 2023 рік та одне підприємство вже було релоковано у 2024 році.

Під час будь якого воєнного конфлікту, що панує в країні, дуже важливим є постачання провізії людям. «Укрзалізниця» і тут виявилась гарантом якості. Від початку вторгнення ворога залізницею було транспортовано більше ніж 160 тисяч гуманітарної допомоги, яку надавали країни Європейського Союзу.

Важливо, також, зазначити, що АТ «Укрзалізниця» збудувала в Ірпені «залізне містечко», яке простягло руку і надало прихисток людям, що втратили домівку внаслідок дій недобросовісного сусіда. Наразі в цьому містечку проживає 74 людини.

З початком російської агресії життя поділилось на до та після. Це стосується і економічного розвитку держави також. Підприємства, які мають безумовний вплив на фінансово-економічний розвиток країни потерпіли падіння, де «Укрзалізниця», нажаль, не стала виключенням. Внаслідок воєнної агресії підприємство вже зазнало і продовжує зазнавати нереальних збитків. Так, у 2022 році сума збитків компанії досягнула позначки у майже 10 млрд грн. На період 2023 року українській залізниці вдалось досягнути показника в 5,2 млрд грн чистого прибутку. Стабілізація фінансового та

економічного становища, очевидно, стала найкращим здобутком акціонерного товариства за останній рік.

За 2023 рік «Укрзалізниця» кожного місяця перевозила в середньому на 23% вантажів, ніж за 2022 рік. Через сухопутні залізничні коридори в цілому за 2023 рік було перевезено 34,5 мільйонів тон вантажів.

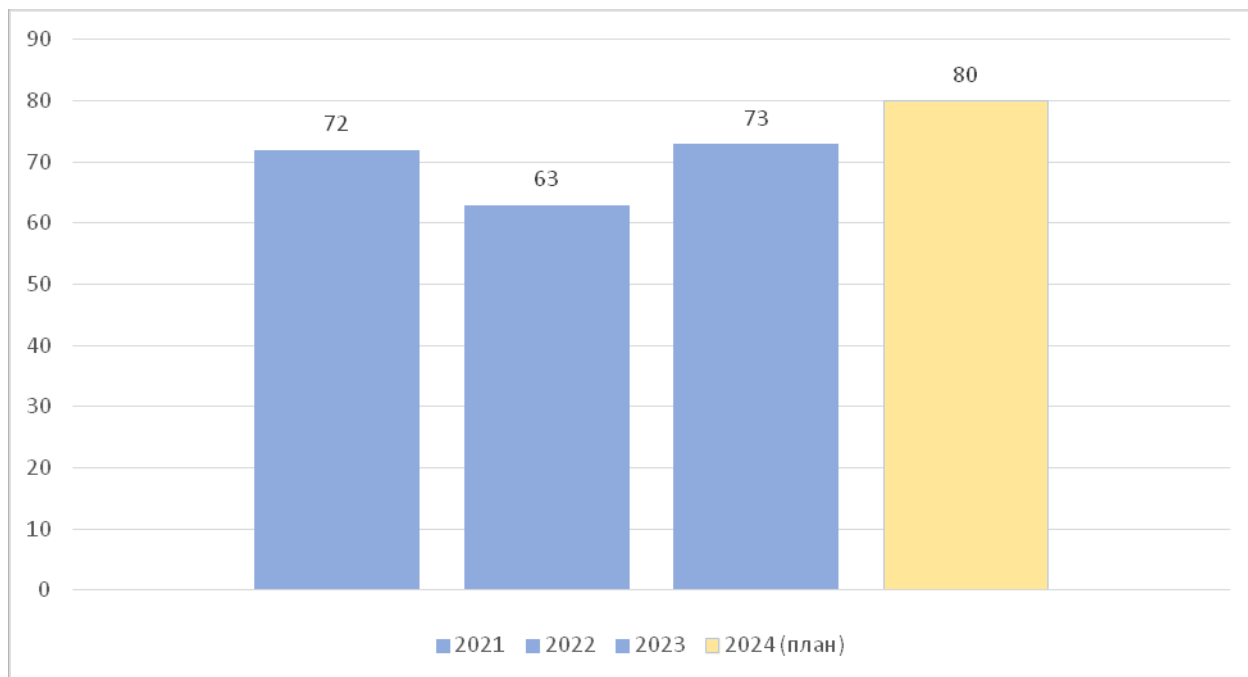


Рис 2.3 Динаміка доходів АТ «Укрзалізниця» за період повномасштабного вторгнення 2022-2024, млрд грн

Джерело: складено автором за матеріалами [29]

Як бачимо з рисунку 2.3 у 2023 фінансово-економічний стан компанії значно покращився у порівнянні із першим роком повномасштабного вторгнення. За планом на наступний рік, який був розроблений безпосередньо «Укрзалізницею», компанія має вийти на показник у 80 млрд грн річного доходу.

Щодо обсягів вантажоперевезень під час російської агресії на території України бачимо, що незважаючи на те, що залізниці вдалось вирівняти фінансово-економічне становище, кількість перевезених вантажів несуттєво, але змінилось. Це легко можна пояснити тим, що у 2022 році компанія ще мала майже 2 місяці до початку вторгнення для того, щоб відпрацювати за

звичними для себе стратегіями. Але відкриття портів у 2023 році допомогло зростанню вантажної бази. У 2024 році товариство планує перевезти 152 млн тонн вантажів.

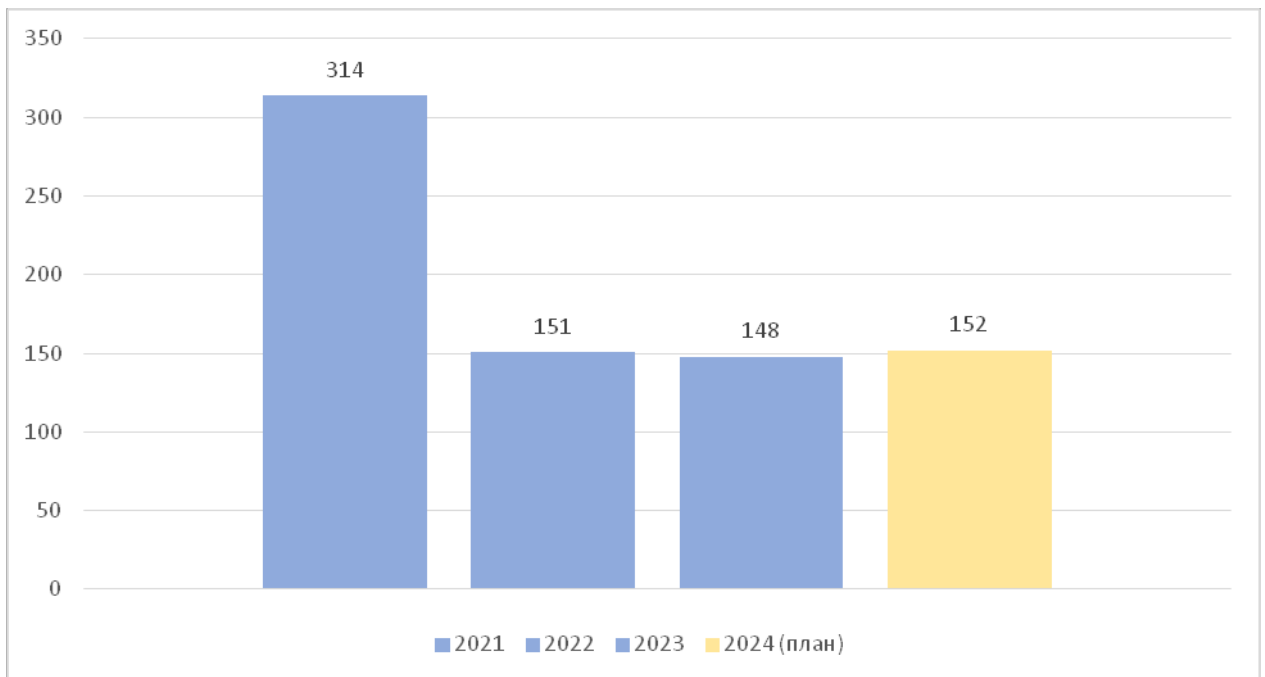


Рис.2.4 Обсяг вантажних залізничних перевезень за період повномасштабного вторгнення 2022-2024, млн. тон

Джерело: складено автором за матеріалами [29, 16]

На рисунку 2.5 відображене дослідження кількості перевезених вантажів за весь період повномасштабного вторгнення. Так, наприкінці 2023 року «Укрзалізниця» змогла вийти на рекордні показники вантажних перевезень за період воєнного стану.

У листопаді 2023 залізничним транспортом було перевезено на 33% вантажів більше, ніж за цей же період минулого року. Зростання показників відбулось не лише у внутрішніх перевезеннях, а й міжнародних.

Так, за 2023 рік кількість перевезень можна розподілити таким чином:

- внутрішнє сполучення – 7,3 млн тон
- експорт – близько 6 млн тон
- імпорт – майже 680 тисяч тон
- транзит – 65 тисяч тон.

Позитивна динаміка спостерігається і на початку 2024 року. В січні 2024 року вже було перевезено більше 14 млн тонн вантажів, що є дуже потужним стартом, який дає надію на те, що навіть запланований показник у 152 млн тонн вантажів, які планує перевезти за 2024 рік «Укрзалізниця», буде досягнуто і, навіть, перевищено. Показник у 14,5 млн тон, перевезених у січні поточного року є абсолютним рекордом від початку повномасштабного вторгнення, який у 30% перевищує минулорічний показник того ж періоду.

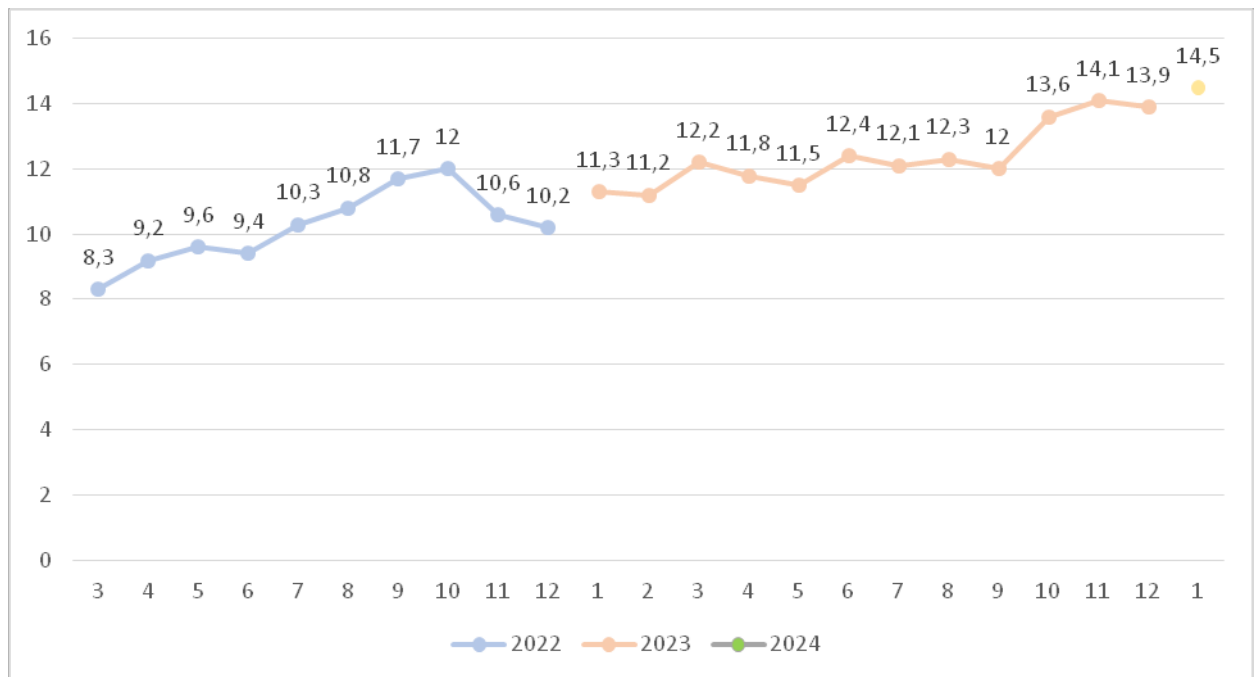


Рис.2.5. Вантажні перевезення АТ «Укрзалізниця» від початку війни по місяцям 2022-2024, млн тон

Джерело: складено автором за матеріалами [16, 29, 30]

Позитивна динаміка спостерігається і на початку 2024 року. В січні 2024 року вже було перевезено більше 14 млн тон вантажів, що є дуже потужним стартом, який дає надію на те, що навіть запланований показник у 152 млн тон вантажів, які планує перевезти за 2024 рік «Укрзалізниця», буде досягнуто і, навіть, перевищено. Показник у 14,5 млн тон, перевезених у січні поточного року є абсолютним рекордом від початку повномасштабного вторгнення, який у 30% перевищує минулорічний показник того ж періоду.

Як бачимо, найбільша частка від усіх перевезених залізницею вантажів як всередині країни, так і на експорт, припадає на зерно, що й не дивно, так як Україна поставляє своє зерно не лише в країни Європи, а й у країни, що розташовані на інших континентах.

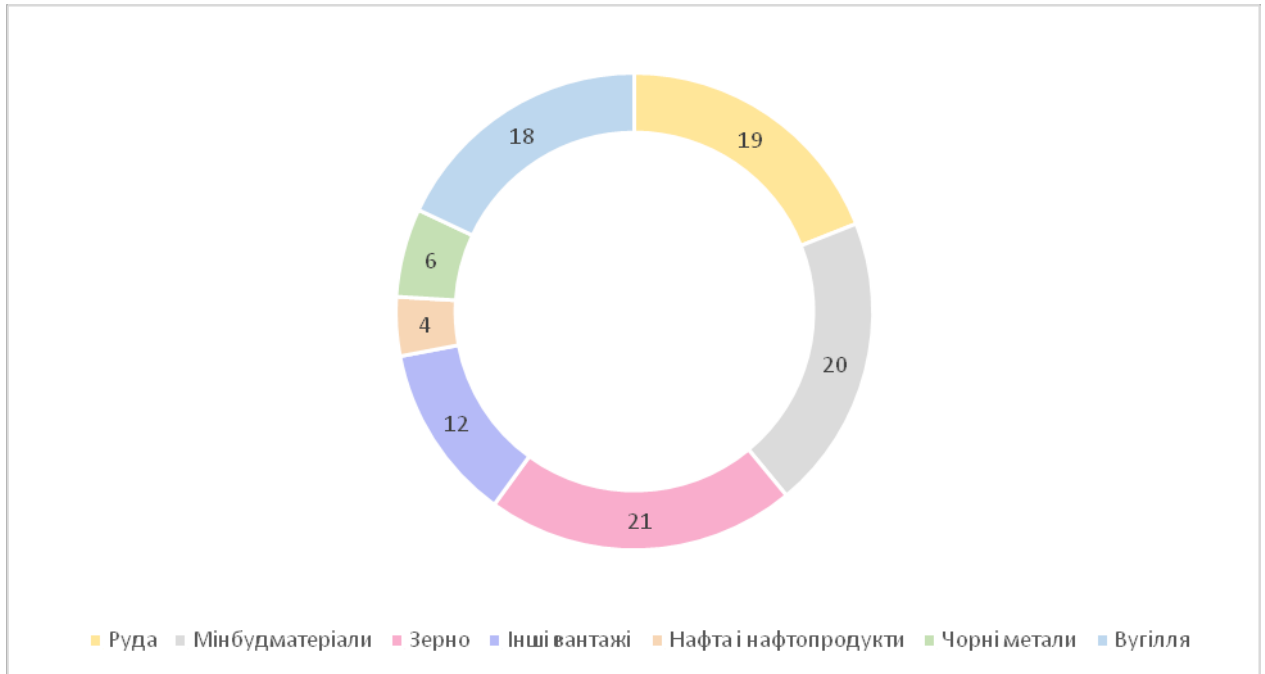


Рис.2.6. Структура перевезених залізницею вантажів у 2022 році, %

Джерело: складено автором за матеріалами [16, 29, 30]

Наступним в цьому рейтингу вантажем є мінбудматеріали із своєю часткою у 20%. Третє місце в цьому дослідженні відведене руді, її частка займає 19% від загального обсягу вантажоперевезень залізницями України.

Складність вантажних перевезень залізничним видом транспорту під час російської агресії дуже ускладнився ще й через той факт, що ніколи неможливо зробити чіткі прогнози продуктивності того або іншого сполучення. Як відомо, «Укрзалізниця» є стратегічним об'єктом, який постійно перебуває під атаками з боку ворога, але це не заважає підприємству працювати якісно і безпечно. Та, окрім цього, під час воєнного положення в Україні було проведено багато ремонтних робіт. Окрім організації з реконструкцій допоміжної інфраструктури після обстрілів, які кожного дня українській залізниці завдає країна-терорист, «Укрзалізниця» впевнено

починає реалізувати свій курс на європейську інтеграцію залізниць в європейську систему.

Ще й до війни керівництвом нашої держави планувалось кинути багато сил на побудову колій європейського стандарту, а після початку російської агресії в наш бік це питання стало ще актуальнішим. Через блокування портів та значну привілею у виді часу та якості, «Укрзалізниця» стала основним перевізником вантажів з України закордон. Питання у переході українських залізниць на колії єврозразку актуальне також тому, що перевезення даним способом стане швидшим, дешевшим та зручнішим.

У 2022 році здійснювалася реалізація проєктів з капітального ремонту колій шириною 1435 мм у обсязі 41,2 км, а також суміщеної колії – 16,8 км на ділянках: держкордон з Республікою Польща – Мостиська II, станційних колій ст. Мостиська II, Ковель – Ягодин – Держкордон; Хирів – Старжава, Старжава – Держкордон, Хирів – Нижанковичі – Держкордон, Хирів – Самбір, Рава-Руська – Держкордон (Хребенне). На деяких ділянках колії були повністю замінені на колії європейського типу, а на інших було збудовано суміжні колії.

У 2024 році розпочалась реконструкція залізничного сполучення між Україною та Словаччиною на ділянці від державного кордону до міста Ужгород.

Акціонерне товариство «Укрзалізниця» стала своєрідним щитом у підтримці держави в ці непрості часи. Сміливі дії потребують сміливих рішень. Від початку повномасштабного вторгнення «Укрзалізниця» перевозила все і всіх. На її рахунку мільйони тон вантажів і пасажирів, перевезених з небезпечних територій, тони гуманітарної допомоги, переданої від європейських країн та десятки успішно прийнятих міжнародних делегацій. Але і це не всі досягнення української залізниці.

Підприємство розробило і запровадило перші в світі медичні вагони, які можуть не лише доставляти необхідні ліки на передову, а ще й мають змогу проводити лікування поранених бійців. Перший такий вагон було створено

вже на початку березня, лише за декілька днів після початку повномасштабної агресії. На сьогодні в Україні є вже понад 60 одиниць подібних вагонів.

За два роки медичні вагони дещо змінили свій внутрішній вигляд. Сьогодні вагони обладнані всім необхідним медичним обладнанням нового покоління, що дає лікарям змогу швидко і якісно надавати всю необхідну допомогу солдатам з передової. У вагонах працюють анестезіологи, медсестри, медбрати, санітари та евакуаційні бригади залізничників. Медичне обладнання на борту поїзда робить можливим навіть оперативне втручання під час руху поїзда в найбільш критичних випадках.

До кінця 2024 року залізничники планують переобладнати ще 8 таких вагонів, щоб можливостей рятувати захисників і людей, постраждалих від російської агресії, було більше.

Висновки до другого розділу

1. Україна дуже вигідно розміщена на карті, особливо це помітно у контексті дослідження міжнародної логістики. Через країну сьогодні проходить п'ять міжнародних транспортних коридорів, що є дуже важливим для зовнішньо-економічного розвитку нашої держави. Задля задоволення потреб з вантажоперевезень в Україні найпопулярнішим є залізничний вид транспорту. За це в Україні відповідає АТ «Укрзалізниця» - національний перевізник залізничним транспортом. Українські залізниці працюють не лише в межах нашої держави, а й здійснюють такі види перевезень, як імпорتنі, експортні та транзитні. За аналізом, проведеним у дослідженні, виявилось, що останні роки були дуже складними для діяльності підприємства. Так, через появу COVID-19 та повномасштабне вторгнення у 2022 році Акціонерне товариство вже більше трьох років працює у збиток.

2. Діяльністю, яка займає найбільшу частку в АТ «Укрзалізниця» є вантажоперевезення. На цей вид зайнятості приходить близько 80% від

усього прибутку компанії. За аналізом прогнозу попиту, який був проведений в дослідженні, було з'ясовано, що попит на залізничні вантажні перевезення буде зростати з кожним роком. Найбільшого росту зазнають показники імпорту та експорту вантажів залізничним видом транспорту. Основним курсом на розвиток АТ «Укрзалізниця» є інтеграція української залізничної транспортної системи в європейську. Варто зазначити, що залізниці України порівняно з залізницями країн Європи мають різні умови експлуатації. Так, найважливішою відмінністю є різниця в нормах ширини колій, які використовуються в нашій країні та її європейських сусідів. Також, важливим фактором є те, що більшість вантажів в Україні перевозиться залізничним транспортом, в той час як в країнах Європейського Союзу залізничний транспорт використовується не в таких об'ємах. Задля здійснення міжнародних вантажних залізничних перевезень в нашій країні на кордоні з європейськими сусідами обладнано 20 міжнародних залізних переходів, 13 з яких використовують для вантажних перевезень. Маючи 5 міжнародних транспортних коридорів, які проходять територією нашої держави, три з них використовуються саме для залізничних перевезень. Сьогодні в Україні є ділянки шляхів, де використовуються колії європейського зразку, або суміжні колії. Планом АТ «Укрзалізниця» до 2030 року є розбудова більшої кількості подібних колій задля більш зручного і швидкого сполучення з країнами Європейського Союзу.

3. З початком повномасштабного вторгнення українська залізниця стикнулася з великими труднощами, як і будь яке інше підприємство. Але, незважаючи на всі труднощі, «Укрзалізниця» змогла зібратись та налаштувати правильно та налагоджену роботу всередині підприємства, що дало змогу вирівняти економічні показники. Так, у 2023 році компанія отримала 73 млрд грн прибутку, в той час як за 2022 рік цей показник впав до 63 млрд грн. Також, кінець 2023 року стали рекордними в галузі вантажних перевезень: компанії вдалось вийти на показник у 14,1 млн тон перевезених вантажів за листопад місяць. У січні 2024 року кількість перевезених вантажів

залізницею склала 14,5 млн тон, що стало потужним стартом і дало надію на те, що компанія функціонуватиме ще впевненіше. Від першого дня російської агресії «Укрзалізниця» займалась не лише звичними для себе видами діяльності. Підприємство бере активну участь в наближенні країни до перемоги. Так, більше ніж за два роки залізницею було перевезено більше ніж 160 млн тон гуманітарної допомоги. Також, підприємство допомагає бійцям на фронті, облаштовуючи свої вагони в справжні госпіталі з усім необхідним для швидкої допомоги солдатам.

ВИСНОВКИ

1. Транспорт – це сукупність інфраструктури та засобів, призначених для переміщення вантажів та пасажирів. Аспекти транспорту можна поділити на три основні, а саме: інфраструктура, транспортні засоби та керування. Транспорт, також, поділяють на види. Серед них є чотири основних: повітряний, наземний, водний та трубопровідний. Ці види також поділяються на складові, до яких входять автомобільний, залізничний, авіаційний, морський, річковий та інші види транспорту. Основними сферами діяльності будь якої транспортної системи є транспортування вантажів та перевезення пасажирів. Транспорт, як одна із сфер економічної діяльності будь якої країни, не виробляє продукції самостійно, але він є частиною її творення. Транспортні витрати завжди є частиною собівартості виготовленої продукції, саме тому важливим аспектом транспортної логістики є урахування всіх витрат та їх оптимізація.

2. Міжнародні транспортні перевезення – це перевезення будь яким видом транспорту, які здійснюються між двома, або декількома державами. Міжнародні транспортні перевезення займають важливе місце в діяльності компаній, які займаються зовнішньоекономічною діяльністю. Виділяють основні види міжнародних транспортних перевезень: імпорт, експорт та транзит. До компонентів міжнародних транспортних перевезень відносять транспортну інфраструктуру, послуги та трансакційне середовище. Класифікують міжнародні транспортні перевезення за видами транспорту, за постійністю організації та за видами надання послуг. При виборі оптимального варіанту транспортного засобу міжнародних вантажоперевезень необхідно враховувати такі важливі фактори, як характер вантажу, його габарити і масу, загальний обсяг, наявність особливих умов і вимог до транспортування і термінів доставки, особисті побажання замовника, вартість обраного способу, доступність. Правове регулювання міжнародних транспортних перевезень характеризується наявністю

міжнародних угод, які встановлюють правила для конкретних видів транспорту, змішаних перевезень, конкретних видів вантажів та конкретних видів транспорту. Міжнародне транспортне право охоплює всі види транспорту. На сьогоднішній день не існує чинного єдиного режиму, який би регулював відповідальність за втрату, пошкодження або затримку, які виникли через мультимодальні міжнародні транспортування.

3. Починаючи з 1991 року Україна йшла до того, щоб розбудувати транспортно-логістичні зв'язки у напрямку «Україна-ЄС». Враховуючи значні обсяги перевезень у напрямку Схід - Захід, а також вигідне географічне положення України, можна стверджувати, що створення ефективних способів організації транспортування вантажів у міжнародному сполученні з країнами Євросоюзу дозволить залучити додаткові обсяги транзитних вантажопотоків. Вигідне географічне розташування України стало причиною проходження через країну п'яти міжнародних транспортних коридорів. Найпопулярнішим видом транспорту, який обирається задля здійснення міжнародних вантажних перевезень є залізничний транспорт. Єдиним представником цього виду транспорту в Україні є Акціонерне Товариство «Укрзалізниця». За обсягом перевезених вантажів українські залізниці посідають четверте місце на Євразійському континенті. У 2020 році експлуатаційна довжина колій в Україні становила близько 20 тисяч кілометрів. З проведеного дослідження маємо, що за період 2020-2021 року кількість залізничних вантажних перевезень збільшилась на 102%. Неможливо не відмітити вплив пандемії COVID-19 на діяльність компанії. Через появу хвороби АТ «Укрзалізниця» зазнала значних збитків. Важливим моментом на етапі співпраці українських та європейських залізниць є також різниця в стандартах колії.

4. Позитивний досвід країн Європейського Союзу показує те, що є дуже важливим наявність ефективно розгалуженої транспортної системи. Особливо це відображається на функціонуванні залізничного транспорту. Використання європейськими країнами єдиного стандарту до будування колій значно спрощує процес співпраці між країнами. Таким чином уникається

багато проблем, які виникають у результаті співпраці українських та європейських залізниць, а саме заміна ходової частини або перевантаження вантажів із вагона українського рухомого складу до вагону європейського рухомого складу. Основною ціллю в діяльності «Укрзалізниці» стоїть саме інтеграція в європейську транспортну систему. На кордоні України з європейськими державами на сьогоднішній день функціонує 20 міжнародних переходів, 13 з яких здійснюють міжнародні вантажні перевезення. За прогнозами до 2030 року найбільшого зросту зазнають показники експорту та внутрішніх вантажоперевезень залізницями. Аналіз показників ефективності української залізниці та європейських залізниць показав, що українські залізниці є досить потужним механізмом у сфері транспортної логістики саме цим видом транспорту у порівнянні з іншими країнами Європи.

5. З початком повномасштабного вторгнення перевернулось життя не лише українців, а й усього світу в цілому. Війна вплинула на всі сфери людської діяльності, не оминувши й економічну. За період повномасштабного вторгнення діяльність АТ «Укрзаліниця» зазнала значних змін. На початку 2022 року відмічалось різке падіння показників міжнародних вантажоперевезень та їхніх обсягів залізничним видом транспорту. Але це не завадило знову наростити обсяги вантажних перевезень до початку 2024 року. Варто зазначити, що від початку війни вся Україна згуртувалась і почала працювати задля спільної праці – перемоги. Зі свого боку АТ «Укрзаліниця» значно розширила кордони своєї діяльності. Компанія почала займатись перевезеннями гуманітарної допомоги, евакуацією населення та бізнесу з небезпечних територій, перебудовуванням рухомого складу в госпіталі, що переміщуються і багатьма іншими видами діяльності, які спрямовані на перемогу.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Болвановська Т. В. Аналіз прикордонних станцій на прикордонних переходах з залізницями третіх країн / Т. В. Болвановська // Матеріали міжнародної конф. «Науково-технічне забезпечення розвитку залізничних перевезень у міжнародному сполученні». – Дніпро : ДНУЗТ, 2018. – С. 103-105.
2. Довідник основних показників роботи залізниць України (2009–2019 роки). / [під ред. Н.В. Котіль]. – К. : Видавництво ТОВ "НВП Поліграфсервіс", 2020. – 56 с
3. Довідник основних показників роботи регіональних філій АТ «Українська залізниця» (2005-2020 роки). – Київ: Управління статистики, 2021. – 44 с
4. Дьомін Р. Ю. Впровадження AGCS-технологій – шлях до інтеграції залізниць України в європейську транспортну мережу / Р. Ю. Дьомін, Ю. В. Дьомін // Вагонний парк. – 2017. – № 5-6 (122-123). – С.20-23.
5. Запорожець О. І., Бойченко С. В., Матвеева О. Л. та ін. Транспортна екологія. Київ : Центр учбової літератури, 2017. 507 с.
6. Кірпа Г. М. Інтеграція залізничного транспорту України у європейську транспортну систему : монографія / Г. М. Кірпа. – 2-ге вид., переробл. і допов. – Дніпропетровськ : Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2004. – 248 с
7. Корінь М.В. Теоретико-методологічні аспекти розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва : автореф. дис. ... д-ра екон. наук : 08.00.03 ; Український державний університет залізничного транспорту. Харків, 2019. 43 с.
8. Корінь М.В. Теоретико-методологічні аспекти розвитку інфраструктури залізничного транспорту в умовах транскордонного співробітництва : автореф. дис. ... д-ра екон. наук : 08.00.03 ; Український державний університет залізничного транспорту. Харків, 2019. 43 с.

9. Курган М. Б. Вибір раціональних способів перетину кордону в міжнародному сполученні / М. Б Курган, Д. М Курган, В. Г. Кузнецов // Міжнародна науково-практ. конф. «Енергооптимальні технології, логістика та безпека на транспорті» (18.06.2018 – 19.06.2018), Львів. – С. 62-63.

10. Науково-технічне забезпечення залізничного сполучення Україна – Євросоюз: монографія / М. Б. Курган, Д. М. Курган; Дніпротр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпро, Вид-во ПФ «Стандарт-Сервіс».– 2018. – 268 с.

11. ПОЛІТ. Сучасні проблеми науки. «транспортні технології, менеджмент і логістика»: Тези доповідей ХХІІІ Міжнародної науково-практичної конференції здобувачів вищої освіти і молодих учених, Київ, 2023, Національний авіаційний університет / Редакційна колегія М.Луцький [та ін.]. – К.: НАУ, 2023. – 252 с.

12. Програма оновлення рухомого складу ПАТ „Укрзалізниця” на період до 2021 року (проект). – Київ, 2016. – 66 с.

13. Транспорт та логістика: сучасні виклики та перспективи розвитку (Transport & Logistics: Current Challenges and Prospects) : матеріали Міжнародної науково-практичної конференції, м. Одеса, 18 листопада 2021 р. / [під наук ред. Ільченко С. В.] ; НАНУ, МОНУ та ін. – Одеса : ДУ ІРЕЕД НАН України, 2021. – 166 с

14. Україна. 30 років незалежності. Стислий довідник / За ред. д. і. н., проф. Киридон А. М. Київ : Державна наукова установа «Енциклопедичне видавництво», 2021. 536 с.

15. Біла книга – транспорт. План розвитку єдиного європейського транспортного простору — на шляху до конкурентоспроможної та ресурсоефективної транспортної системи. [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://brdo.com.ua/wp-content/uploads/2016/01/1_Bila-knyga-transport-plan-rozvytku-yedynogo-yevropey-skogo-transportnogo-prostoru-na-shlyahu-do-konkuretnospromozhnoi-ta-resursoefektyvnoi-.pdf

16. Державна служба статистики України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://ukrstat.gov.ua/>
17. Європейська та євроатлантична інтеграція: transition book 2019. Урядовий портал / [Електронний ресурс] – Режим доступу: URL:<https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/17-presentation-2019/8.2019/transitionbook-final-stisnuto.pdf>.
18. Європейський досвід вантажного тарифоутворення, як інструмент фінансової безпеки залізниць. Електронний журнал. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/10_2020/9.pdf
19. Закон України «Про залізничний транспорт» від 13 вересня 1996 року. № 274/96-ВР Київ [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://ips.ligazakon.net/document/Z960273?an=3>
20. Закон України «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року» від 30 травня 2018 р. № 430-р Київ [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>
21. Залізниця Польщі. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ostarbeiter.vn.ua/ркр>.
22. Залізничні вантажні перевезення. // З. Мельник, А. Буковський, М. Гринишин, В. Пінчук, П. Яремчук. / 2021 / [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://cdn.regulation.gov.ua/34/ce/bf/19/regulation.gov.ua_Rail%20Cargo%20Transportation%20web.pdf
23. Інформація про Українські залізниці. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zaliznici.html>
24. Лібералізація ринку залізничних перевезень в Україні. Уроки країн Європейського Союзу : аналітична записка. Центр економічної стратегії. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ces.org.ua/>

25. Лібералізація ринку залізничних перевезень в Україні. Уроки країн Європейського Союзу : аналітична записка. Центр економічної стратегії : вебсайт. URL : <https://ces.org.ua/> .
26. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року [Електронний ресурс] // М-во інфраструктури України. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/>
27. Організація співпраці залізниць. Офіційний сайт організації [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://osjd.org/>
28. Офіційний вебпортал парламенту України. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.rada.gov.ua/>
29. Офіційний сайт АТ «Укрзалізниця» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://uz.gov.ua/>
30. Офіційний сайт Міністерства транспорту України. <https://mtu.gov.ua/>
31. Потяг надії: залізниця під час війни. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.railinsider.com.ua/potyag-nadii-zalznitsya-v-chas-viyni/>
32. Правила перевезення вантажів у міжнародному залізнично-паромному сполученні. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/parom/
33. Представництво України при Європейському Союзі. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: ukraine-eu.mfa.gov.ua
34. Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування: Закон України від 23 лют. 2012 р. №4442-VI 117 [Електронний ресурс] / Верховна Рада України – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4442-17>
35. Співробітництво Україна – ЄС в сфері транспорту // Офіційний сайт Представництва України при Європейському Союзі та Європейському Співтоваристві з атомної енергії [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://ukraine-eu.mfa.gov.ua/ua/ukraine-eu/sectoral-dialogue/transport>

36. Стратегія АТ «Укрзалізниця» 2019-2023 / [Електронний ресурс] – Режим доступу: [https://www.uz.gov.ua/files/file/about/documents/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F-5-Typography%20\(%D1%83%D0%BA%D1%80\).pdf](https://www.uz.gov.ua/files/file/about/documents/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F-5-Typography%20(%D1%83%D0%BA%D1%80).pdf)
37. Транзитні перевезення. - [Електронний ресурс]. - режим доступу - https://uz.gov.ua/cargo_transportation/tariff_conditions/transit/487737/
38. Україна у цифрах 2021. Статистичний збірник. Київ 2022 [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2022/zb/08/zb_Ukraine%20in%20figures_21u.pdf
39. Укрзалізниця вперше продемонструвала медичний евакуаційний поїзд. [Електронний ресурс] – Режим доступу: https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/624578/
40. Урядовий портал. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/>
41. Căile Ferate Române [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ru.knowledgr.com/00190614/CaileFerateRomane>.
42. ČD Group. History [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/historie/-12991/>.
43. European Union. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://european-union.europa.eu/index_en
44. Kurhan, M., & Kurhan, D. Providing the railway transit traffic Ukraine–European Union. *Pollack Periodica*, 14(2), 27-38 –2019
45. M. B. Kurhan. Ukraine Difference research of Ukrainian and European railway infrastructure Dnipro National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan. *Science and Transport Progress*, (5(83), 52–70. – 2019.
46. Pittman, R. Reforming and restructuring Ukrzaliznytsia: a crucial task for Ukrainian reformers / R. Pittman // Наука та прогрес транспорту. – 2017.

47. Simulation model of transport system of Poland as a tool for developing sustainable transport / Marianna Jacyna, Mariusz Wasiak, Konrad Lewczuk, Michał Kłodawski; Archives of Transport, 31(3), 23-35
48. Tarapata Z. Modelling and analysis of transportation networks using complex networks: Poland case study / Z.Tarapata // The Archives of Transport. – 2015. – Vol. 36, Iss. 4. – S. 55-65. DOI: 10.5604/08669546.1185207
49. Eurostat. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/main/home>
50. OECD. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.oecd.org/sdd/>
51. PKP Polskie Linie Kolejowe Annual Report 2021 [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://en.plk-sa.pl/files/public/raport_roczny/Raport_roczny_2021_en_.pdf
52. Scientific and Technical Support Development Railway Transport in International Traffic [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://eadnurt.diit.edu.ua/jspui/handle/123456789/10482>
53. The United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) / Офіційний сайт / [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://unece.org/>
54. The World Bank. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.worldbank.org/en/home>
55. United Nations Commission On International Trade Law. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://uncitral.un.org/en>

ДОДАТКИ

Додаток А

Таблиця А.1

Перевезення вантажів залізничним транспортом в країнах Європи, млн тон

Країна	2020	2021
Україна	305,5	314,3
Австрія	97,5	102,2
Болгарія	16,4	18,1
Велика Британія	68,4	79
Данія	8,6	6,9
Естонія	15,8	23,3
Ірландія	н/д	0,4
Іспанія	22,3	24,7
Італія	90,5	104,2
Латвія	24	21,7
Литва	53,4	51
Люксембург	3,6	3,7
Нідерланди	40	42,6
Німеччина	320	357
Польща	218,4	237,9
Португалія	8,6	9,1
Румунія	49,7	57,4
Словаччина	43,4	52,2
Словенія	19,4	20,3
Угорщина	51,9	51
Фінляндія	38,4	40,1
Франція	83,1	94,6
Хорватія	14,9	15,2
Чехія	90,9	99,5
Швеція	69,8	72,5

Джерело: складено автором за матеріалами [49, 50]

Додаток Б

Таблиця Б.1

Вантажообіг залізничного транспорту в країнах Європи, млн ткм

Країна	2020	2021
Україна	175,6	180,3
Австрія	20,5	21,8
Болгарія	4,5	4,7
Велика Британія	15,2	16,7
Данія	2,5	1,9
Естонія	1,7	2,1
Ірландія	н/д	0,07
Іспанія	8,9	10,3
Італія	20,7	24,2
Латвія	7,9	7,3
Литва	15,8	14,5
Нідерланди	6,6	7,1
Німеччина	108,4	123
Польща	51	54,3
Португалія	2,4	2,3
Румунія	12,2	13,6
Словаччина	7,2	8,5
Словенія	4,7	4,9
Угорщина	11,5	11,3
Фінляндія	10,1	10,7
Франція	31,5	35,7
Хорватія	3,2	3,1
Чехія	15,2	16,3
Швеція	22	23,4

Джерело: складено автором за матеріалами [49, 50]