


DOI 10.36074/grail-of-science.26.08.2022.70

# СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ ПІД ЧАС ВІЙНИ

Борсук Юрій Володимирович 

аспірант кафедри економічної і соціальної географії

Львівський національний університет імені Івана Франка, Україна

Науковий керівник: Шаблій Олег Іванович 

д-р. географ. наук, проф.,

професор кафедри економічної і соціальної географії

Львівський національний університет імені Івана Франка, Україна

**Анотація.** Вантажні перевезення виступають економічною складовою у задоволенні суспільних потреб. Розгортання бойових дій у межах України впливає на роботу залізничного транспорту, призводячи до зміни напрямів вантажних потоків. Під час воєнного стану необхідним залишається транспортування стратегічних вантажів (зерна; руди, будівельних матеріалів, вугілля; цементу), військової та гуманітарної допомоги. Опрацювання даних кількості відправлених вагонів із певним товаром і частки навантаження у кожній дирекції регіональної філії дає суспільно-географічну оцінку виробництва в окремих регіонах.

**Ключові слова:** залізничний транспорт, вантажні перевезення, регіональна філія, дирекція, воєнний стан, гуманітарна допомога.

Транспортна система України являє собою сукупність усіх видів транспорту, об'єднаних між собою транспортними мережами і вузлами, у яких відбувається обмін вантажів.

Проблеми з організації вантажних потоків на залізницях України висвітлені в наукових публікаціях Т. Тесленка, Г. Кириченка, Ю. Бердніченка, а суспільно-географічні передумови розвитку залізниць у контексті вантажних перевезень досліджують проф. О. Шаблій, доц. С. Кузик, асп. Ю. Борсук та ін.

У ході лекцій з географії залізничного транспорту О. Шаблій підкреслював такі особливості його формування і функціонування:

- 1) цей вид транспорту є переважно внутрішнім, бо зовнішні зв'язки реалізуються головно морським транспортом і є невеликими;
- 2) у транспортних перевезеннях переважають сировинні та енергетичні (вугілля), матеріали та будматеріали на великі відстані;
- 3) залізничні шляхи були збудовані ще до революції;
- 4) залізничні шляхи, що йшли у західному напрямі, будувалися, виходячи із стратегічних мотивів [7].

Дві третини українських залізничних ліній є вантажонапруженими, обладнані сучасними засобами керування, диспетчерською централізацією й автоблокуванням [6].

Українські залізниці безпосередньо межують із залізницями Російської Федерації, Білорусі, Молдови, Польщі, Румунії, Словаччини, Угорщини й забезпечують роботу з сорока міжнародними залізничними переходами, а також обслуговують 18 українських морських портів Чорноморсько-Азовського басейну (включаючи територію АР Крим).

24 лютого 2022 року в Україні було офіційно введено воєнний стан, тому стратегічні державні підприємства почали працювати в посиленому режимі. Це також торкнулось акціонерного товариства “Українська залізниця”. Монополіст у сфері залізничних перевезень далі виконував вантажні перевезення із зміною логістичних потоків залежно від зони ведення бойових дій. Однак розгортання війни в межах України призводило до впливу різних подій на залізничні вантажні процеси.

Головною проблемою у формуванні вантажних перевезень залізничним транспортом стало пошкодження вантажного рухомого складу під час відстою на коліях. Подібний випадок було зафіксовано 15 березня у парку станції Павлоград-2 Дніпропетровської області після ракетного обстрілу.

До важливої логістичної складової слід зарахувати зміну маршрутів через руйнування залізничного полотна і штучних споруд. Доказом цього назвемо припинення руху вантажних поїздів ділянкою Помічна – Колосівка – Одеса після ліквідації мостового переходу на перегоні Вознесенськ – Мартинівська в Миколаївській області.

Для забезпечення прогнозованого руху вантажів необхідним чинником залишається дотримання графіка, тобто залежність переміщення від часу. На жаль, наприкінці квітня – на початку травня 2022 року виникали тимчасові затримки руху внаслідок обстрілу тягових електропідстанцій. 25 квітня російські війська завдали ракетної атаки з пошкодженням електричних підстанцій у вузлових точках Жмеринка, Козятин, Фастів, Шепетівка. Ситуація повторилась ще 3 травня у Львівській і Закарпатській областях, коли вийшли з ладу чотири об'єкти електроживлення.

Цілеспрямовані ворожі дії з руйнування енергосистем покликані позбавити залізницю електроенергії – більш дешевого ресурсу в порівнянні з дизельним паливом. І тут окремо потрібно звернути увагу на можливі наслідки з обмеження руху тепловозів через нестачу пально-мастильних матеріалів. Прикладом цього випадку може бути скасування пасажирських поїздів із довгою тепловозною ділянкою, наприклад потяга №142 Львів – Харків із “дизельним” маршрутом (Львів, Червоноград, Володимир, Ковель, Сарни, Коростень, Житомир).

Під час воєнного стану АТ “Укрзалізниця” виконує потреби в перевезенні військової та гуманітарної допомоги, здійснює евакуацію різних підприємств із зони бойових дій, посилено контролює переміщення особливо небезпечних вантажів (нафтопродуктів, хімічних речовин тощо) [4].

Із застосуванням оперативних даних Укрзалізниці проаналізовано довідки про виконання заявок на перевезення зерна; руди, будівельних матеріалів,

вугілля; клінкеру та цементу за квітень 2022 року. У таблиці 1 подано кількість відправлених вагонів і частку навантаження із дирекцій, тобто структурних підрозділів регіональних філій (Південно-Західної, Львівської, Одеської, Південної, Придніпровської, Донецької). Варто сказати, що дирекції не завжди збігаються із обласною системою розселення. До прикладу, Жмеринська дирекція охоплює частково територію Вінницької і Хмельницької областей. Окремі станції вищезгаданих територіальних систем віднесено до Козятинської дирекції залізничних перевезень. Інший приклад: Івано-Франківська дирекція поглинає станції в Івано-Франківській, Чернівецькій і навіть Закарпатській областях (Рахів, Ясіня), але Рогатин належить до Тернопільської дирекції.

Таблиця 1

**Перевезення основних вантажів залізничним транспортом України  
за квітень 2022 року**

Дирекції	Зернові		Руда, будматеріали, вугілля		Клінкер, цемент	
	К-сть відправ. вагонів	Частка, %	К-сть відправ. вагонів	Частка, %	К-сть відправ. вагонів	Частка, %
Київська	343	96,08	2	40,00	0	
Козятинська	287	91,40	7	28,00	13	54,17
Жмеринська	663	76,47	144	66,36	43	91,49
Коростенська	0		17	7,73	0	
Конотопська	68	82,93	0	0,00	0	
Львівська	254	86,39	248	62,00	32	94,12
Тернопільська	634	75,03	2	66,67	0	
Рівненська	709	64,81	61	50,00	1	100,00
Івано-Франківська	121	72,89	15	16,13	48	65,75
Ужгородська	0		14	24,56	0	
Одеська	340	83,54	1	7,69	0	
Шевченківська	554	89,21	62	73,81	0	
Знам'янська	289	85,76	48	85,71	0	
Херсонська	0		0		0	
Порто-Припортова	0	0,00	462	65,07	0	
Харківська	385	75,34	89	32,96	0	
Сумська	165	56,51	3	42,86	0	
Полтавська	1105	72,51	1305	293,92	0	
Дніпропетровська	251	81,76	2767	69,26	0	
Криворізька	10	47,62	9646	56,67	13	92,86
Запорізька	11	32,35	14	42,42	0	
Кримська	0		0		0	
Донецька	0		0		0	
Лиманська	386	86,35	3787	68,52	0	
Луганська	0		0		0	
АТ "УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ"	6575	77,14	18694	63,80	150	77,72

дані сформовано з [1], [2], [3]

У квітні за перевезенням зернових лідирує Полтавська дирекція (понад 1000 навантажених вагонів), що свідчить про вивезення вантажів із територій, розташованих близько до зони бойових дій. Більше 600 вагонів навантажували Рівненська, Жмеринська, Тернопільська, Шевченківська дирекції. Взагалі не було вивезення зерна залізничним транспортом у Коростенській, Ужгородській, Херсонській, Порто-Припортової, Кримській, Донецькій, Луганській дирекціях. У п'ятьох останніх відділеннях це пов'язано з окупацією території України у 2014 та 2022 роках.

Перевезення руди, будівельних матеріалів і вугілля у квітні цього року мало доволі нерівномірну структуру, оскільки навантаження даного виду вантажів відбувалось у підпорядкуванні Жмеринської, Львівської, Порто-Припортової, Полтавської, Дніпропетровської, Криворізької, Лиманської дирекцій. Зрозуміло, що відправлення вагонів із рудою чи вугіллям виконується у місцях видобутку сировини, а будматеріали більш залежні від автотранспорту через потребу перевезення "від дверей до дверей" на відносно невеликій відстані на території одного-двох регіонів. Лідером за навантаженням руди, будівельних матеріалів і вугілля є Криворізька дирекція (майже 10 тис. вагонів), однак і високі показники в порівнянні із зерном у Лиманської, Дніпропетровської, Полтавської дирекцій.

Клінкер і цемент навантажують у Козятинській, Жмеринській, Львівській, Рівненській, Івано-Франківській, Криворізькій дирекціях, що спричинено наявністю цементних заводів у цій зоні діяльності. У квітні найбільше цементної сировини відправлено з Івано-Франківської (48 вагонів) і Жмеринської (43) дирекцій, оскільки відповідно функціонують Івано-Франківський і Кам'янець-Подільський цементні підприємства. Найменше цементу вивезено залізничним транспортом із Рівненської дирекції – лишень один вагон.

Спробуємо порівняти показники навантаження зерна; руди, будівельних матеріалів, вугілля; клінкеру і цементу останнього тижня березня та першого тижня квітня 2022 року (табл. 2).

Таблиця 2

**Перевезення основних вантажів залізничним транспортом наприкінці березня – на початку квітня 2022 року**

Регіональні філії	Зернові		Руда, будматеріали, вугілля		Клінкер, цемент	
	25-31.03	01-07.04	25-31.03	01-07.04	25-31.03	01-07.04
Південно-Західна	251	312	78	49	2	21
Львівська	321	361	115	119	19	23
Одеська	224	243	446	397	0	0
Південна	332	249	540	497	0	0
Придніпровська	94	47	3521	2759	0	3
Донецька	120	251	540	935	0	0
АТ "УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ"	1342	1463	5240	4756	21	47

дані сформовано з [1], [2], [3]

Навантаження зернових вантажів наприкінці березня – на початку квітня зростає у всіх регіональних філіях, крім Південної і Придніпровської залізниць. Найбільша динаміка в навантаженні зерна характерна для Донецької залізниці

(у перший тиждень квітня у 2,1 рази в порівнянні з останнім тижнем березня). Так само в Донецької залізниці істотне підвищення у навантаженні руди й вугілля (більш ніж у 1,7 рази). Крім Донецької, позитивну динаміку в перевезенні руд, будівельних матеріалів і вугілля зберігала Львівська регіональна філія – решта залізниць у березні-квітні мали спад навантаження. Відправлення клінкеру та цементу було найбільш значним у межах України, зокрема в Південно-Західній залізниці динаміка зростання у 10,5 разів.

Загалом спостерігається зміна частки залізничних станцій із кількістю вагонів більше 100 одиниць у розрізі регіональних філій до й під час війни (рис. 1, рис. 2).

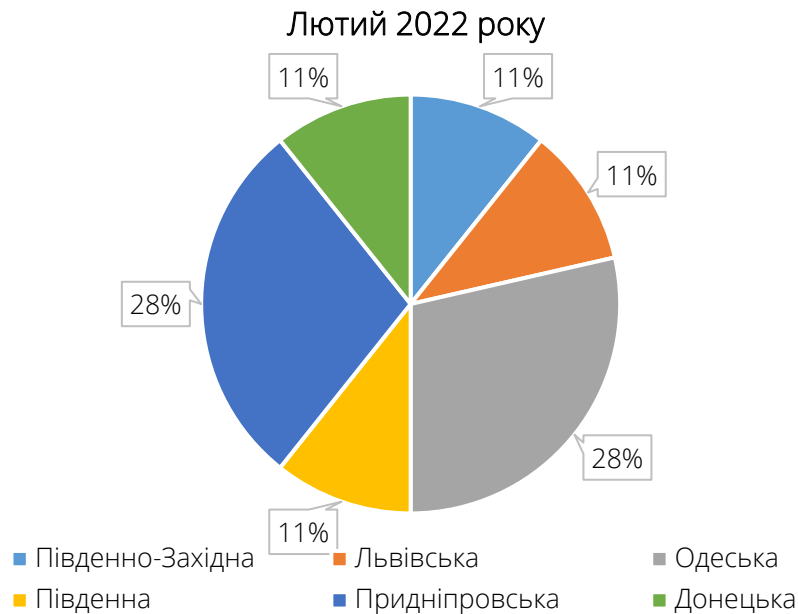


Рис. 1. Частка станцій із навантаженням більше 100 вагонів у розрізі філій

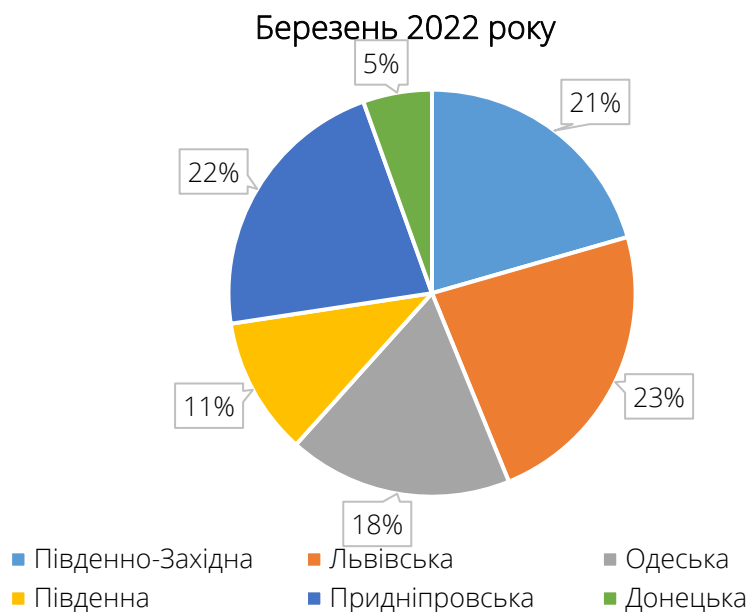


Рис. 2. Частка станцій із навантаженням більше 100 вагонів у розрізі філій

Найбільша динаміка частки станцій із потужністю вище 100 вагонів на добу проявляється у регіональній філії «Львівська залізниця» (з 11 % у лютому до 23 % у березні 2022 року). Ще зростання частки потужних станцій видно в Південно-Західній залізниці (з 11 % до 21 %). Показники Південної залізниці залишаються із відносно однаковим значенням. Однак динаміка зменшення у роботі станцій із початком воєнного стану характерна для Придніпровської, Одеської, Донецької регіональних філій. Це пов'язано з блокуванням морських портів Чорного й Азовського морів, активним веденням бойових дій у межах Донецької і Луганської областей.

В окупації перебувають вантажонапружені станції Берда Запорізької і Маріуполь-Сортувальний, Світлодарське, Волноваха Донецької областей. Також заблоковані портові станції в Одеській (Чорноморськ-Порт, Берегова, Одеса-Порт) і Миколаївській (Жовтнева) областях.

Під час війни рухомий склад залізниці використовується і для перевезення гуманітарної допомоги. Станом на 12 квітня 2022 року з початку воєнних дій відправлено 2533 вантажних вагони і 8812 тон у пасажирських вагонах лише гуманітарних товарів [4]. У перевезенні гуманітарних вантажів за березень цього року головно були задіяні вантажні вагони (62 %). Третину вантажного рухомого складу становили контейнери (рис. 3).

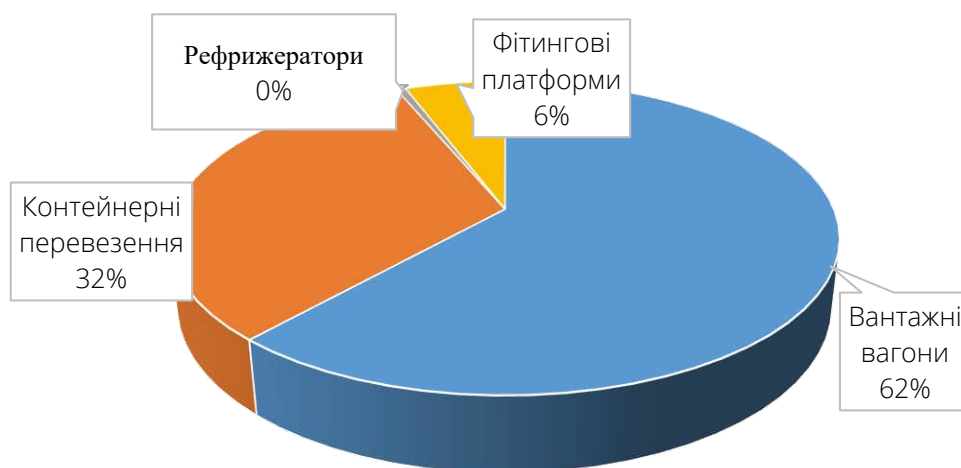


Рис. 3. Частка вагонів, що задіяні в перевезенні гуманітарної допомоги за березень 2022 року

Найменше в перевезенні гуманітарної допомоги були задіяні рефрижератори, необхідні для транспортування швидкопсувних харчових продуктів.

**Висновки.** Вантажні перевезення залізничним транспортом під час воєнного стану в Україні протягом місяця зорієнтовані на зернові (Полтавська дирекція); руду, будівельні матеріали й вугілля (Криворізька, Лиманська, Дніпропетровська, Полтавська дирекції).

Під час першого тижня квітня найбільше зернових навантажила Львівська й Південно-Західна залізниці, а руди, будматеріалів і вугілля – Придніпровська. В перевезенні цементу найбільше виділяються Львівська й Південно-Західна залізниці (Івано-Франківська та Жмеринська дирекції відповідно).

Спадання ринку вантажних перевезень спостерігається у межах Одеської (Одеська, Миколаївська області), Придніпровської (Дніпропетровська, Запорізька), Донецької (Донецька область) регіональних філій. Це пов'язано з руйнуванням об'єктів інфраструктури внаслідок бойових дій. Херсонська дирекція окупована, тому й актуальні дані про вантажні потоки відсутні.

До специфіки залізничних вантажних перевезень потрібно віднести необхідність перевозити гуманітарну допомогу в напрямку деокупованих регіонів.

#### **Список використаних джерел:**

- [1] Довідка щодо виконання заявок на перевезення зернових вантажів (перевезення в зерновозах інвентарного парку ПАТ "Укрзалізниця" та ЦТЛ). Вилучено з: [https://www.uz.gov.ua/cargo\\_transportation/zayavki/zerno\\_zayavka/](https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/zayavki/zerno_zayavka/).
- [2] Довідка щодо виконання заявок на перевезення клінкеру та цементу (перевезення в вагонах інвентарного парку ПАТ "Укрзалізниця" та ЦТЛ). Вилучено з: [https://www.uz.gov.ua/cargo\\_transportation/zayavki/dovidka\\_pro\\_vykonannia\\_zayavok\\_klinkeru\\_cementu/](https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/zayavki/dovidka_pro_vykonannia_zayavok_klinkeru_cementu/).
- [3] Довідка щодо виконання заявок на перевезення руди, будматеріалів та вугілля (перевезення в напіввагонах інвентарного парку ПАТ "Укрзалізниця" та ЦТЛ). Вилучено з: [https://www.uz.gov.ua/cargo\\_transportation/zayavki/ruda\\_ugbud\\_zayvka/](https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/zayavki/ruda_ugbud_zayvka/).
- [4] Залізна статистика. Дані про відправлені гуманітарні вантажі за весь період. Вилучено з: <https://zalizna-dopomoga.info/statistics-ua/>.
- [5] Кузик С. П. & Борсук Ю. В. (2018) Практичне використання геологістики в транспортній галузі Західного регіону України. *Вісник Львівського університету. Серія географічна*, (52), 152–162. Вилучено з: <http://publications.lnu.edu.ua/bulletins/index.php/geography/article/viewFile/10181/10203>.
- [6] Тесленко Т. (2013) Вдосконалення механізму управління підприємствами залізничного транспорту з вантажних перевезень. *Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна "Проблеми економіки транспорту"*, (6), 56–60. Вилучено з: <https://cyberleninka.ru/article/n/vdoskonalennya-mehanizmu-upravlinnya-pidpriemstvami-zalozhichnogo-transportu-z-vantazhnih-perevezen/viewer>.
- [7] Шаблій О. І. (2021) Суспільна географія. Кн. 5: На важелях долі, 666.