



<https://doi.org/10.15407/economyukr.2025.05.003>

УДК 338.1:338.47:629.463

JEL: O110, R4, D240

О.І. НИКИФОРУК¹, д-р екон. наук, с. н. с., зав. відділу розвитку інфраструктури
e-mail: elena.nikiforuk@gmail.com; ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7376-3373>

О.М. СТАСЮК¹, канд. екон. наук, ст. наук. співроб. відділу розвитку інфраструктури
e-mail: stasyuk_o_m@ukr.net; ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4701-5598>

Л.Ю. ЧМИРЬОВА¹, канд. екон. наук, ст. наук. співроб. відділу розвитку інфраструктури
e-mail: potapenko_lora@ukr.net; ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1811-2409>

Н.О. ФЕДЯЙ¹, канд. екон. наук, наук. співроб. відділу розвитку інфраструктури
e-mail: chaicynan@ukr.net; ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6529-1078>

С.А. СТАСЮК², д-р фіз.-мат. наук, пров. наук. співроб. відділу теорії функцій
e-mail: stasyuk@imath.kiev.ua; ORCID: <https://orcid.org/0009-0006-9896-3252>

¹ ДУ «Інститут економіки та прогнозування НАН України»,
вул. Панаса Мирного, 26, 01011, Київ, Україна

² Інститут математики НАН України, вул. Терещенківська, 3, 01024, Київ, Україна

ОЦІНКА ВПЛИВУ ОНОВЛЕННЯ ПАРКУ ВАНТАЖНИХ ВАГОНІВ АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ» НА ЕКОНОМІЧНИЙ РОЗВИТОК УКРАЇНИ

Оцінено вплив оновлення парку вантажних вагонів АТ «Укрзалізниця» на економічний розвиток України за умови втілення урядового проєкту «Закупівля Укрзалізницею вітчизняних вагонів». Розраховано макроекономічні ефекти від реалізації даного проєкту, які показують його вплив на ВВП, доходи бюджету, рівень зайнятості й експортні можливості України. Зроблено висновок про доцільність його реалізації виходячи із співвідношення витрат і прямих та непрямих вигід від нього.

Ключові слова: робочий парк вантажних вагонів; оновлення; АТ «Укрзалізниця»; виробництво вагонів; проєкт; вплив на економічний розвиток; ВВП; державний бюджет; оплата праці; експорт; інвестиційний етап; експлуатаційний етап.

Ц и т у в а н н я: Никифоруk, О., Стасюк, О., Чмирьова, Л., Федяй, Н., Стасюк, С. (2025). Оцінка впливу оновлення парку вантажних вагонів АТ «Укрзалізниця» на економічний розвиток України. *Економіка України*. 68. 05 (762). 03-15. <https://doi.org/10.15407/economyukr.2025.05.003>

© Видавець ВД «Академперіодика» НАН України, 2025. Стаття опублікована на умовах відкритого доступу за ліцензією CC BY-NC-ND license (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>)

В умовах військових дій на території України вантажні перевезення, особливо в міжнародному сполученні, забезпечують економічну і продовольчу безпеку не лише України, а й багатьох країн світу. Крім того, вони виступають одним з важливих факторів обороноздатності й економічної стійкості нашої держави. Проблеми «вузької логістики» ще більше загострилися під час війни через закриття портів, руйнування портової інфраструктури, мінування акваторій, скасування авіасполучення. Як наслідок, міжнародні перевезення України звузилися до залізничних і автомобільних. Українські агропродовольчі товари виявилися більш конкурентними на зовнішніх ринках, що створило додаткову проблему — блокування автомобільних пунктів пропуску для українських перевізників, що посилило навантаження на залізничний транспорт. Саме тому важливо кількісно й якісно оновлювати робочий парк вантажних вагонів АТ «Укрзалізниця», що сприятиме підвищенню ефективності залізничних вантажних перевезень, нарощуванню їх обсягів, зокрема експортних, гарантуватиме їх здійснення в разі обмеження діяльності морських портів, а також підтримуватиме вітчизняні вагонобудівні підприємства під час війни і в повоєнний період.

Протягом 2024—2025 рр. Міністерство економіки України виокремило тематику досліджень для наукових установ-партнерів з метою розгляду і оприлюднення їх результатів на «Науковій платформі». У 2024 р. було розглянуто 17 інвестиційних проєктів, які можуть реалізовуватися за державної підтримки і під патронатом перших осіб держави, одним з яких став проєкт «Закупівля Укрзалізницею вітчизняних вагонів» (далі — Проєкт) з метою визначення макроекономічних ефектів для економіки країни, результати досліджень і розрахунків за яким були представлені 19 червня 2024 р. й покладені в основу даної статті¹.

Різні аспекти щодо використання і експлуатації вантажних вагонів не лише АТ «Укрзалізниця», а й інших приватних операторів широко висвітлено в працях ряду науковців (Пішінко та ін., 2015; Габа та ін., 2020; Кириченко та ін., 2021; Вернигора та ін., 2020; Козаченко, Рустамов, 2014; Стасюк, 2020; Кобилюх, 2023). Оскільки питання оновлення вантажного парку залізниць є актуальними як на державному, так і на бізнесовому рівнях, їх також достатньо розкрито експертами в цій галузі й у низці аналітичних матеріалів².

¹ На науковій платформі при Мінекономіки презентували дослідження щодо розвитку машинобудівної та суміжних галузей економіки. *Міністерство економіки України*. 2024. 28 чер. URL: <https://me.gov.ua/News/Detail?lang=uk-UA&id=d091b28f-67a7-45b5-bf24-4bd76ad146ae&title=NaNaukoviiPlatformiPriMinekonomikiPrezentuvaliDoslidzhenniaSchodoRozvitkuMashinobudivnoiTaSumizhnikhGaluzeiEkonomiki> (дата звернення: 30.09.2024).

² Бистрицька О. Зростання в умовах війни: Тренди вагонобудування 2023. *Центр транспортних стратегій*. 2024. 29 лют. URL: https://cfts.org.ua/articles/zrostannya_v_umovakh_viyuni_trendi_vagonobuduvannya_2023_2022 (дата звернення: 30.09.2024); Шалек Я., Шиманський М., Дунайко М. Транспортно-логістичний ринок Європи. Підсумки 2023. Прогнози та тренди 2024. *Логістична платформа Trans.eu*. URL: https://www.trans.eu/ua/landing/transportno-logistychnyj-rynok-evropy/?utm_

Отже, **мета статті** — оцінити вплив оновлення парку вантажних вагонів АТ «Укрзалізниця» на економічний розвиток України шляхом визначення макроекономічних ефектів на інвестиційному й експлуатаційному етапах втілення проекту «Закупівля Укрзалізницею вітчизняних вагонів» за такими показниками, як ВВП, доходи бюджету, зайнятість, оплата праці та експорт.

Розрахунки впливу від реалізації Проекту на економічний розвиток України здійснено й послідовно викладено відповідно до розробленого алгоритму. Насамперед, опрацьовано і проаналізовано: 1) дані АТ «Укрзалізниця» та інших підприємств щодо наявного робочого і загального парку вантажних вагонів, їх видів і структури за роками виробництва; 2) фінансові показники діяльності АТ «Укрзалізниця» й обсяги інвестицій у оновлення, придбання і виготовлення вантажних вагонів; 3) обсяги, структуру і динаміку вантажних перевезень АТ «Укрзалізниця», у тому числі експортних; 4) вагонобудівні потужності вітчизняних виробників; 5) обсяги виробництва вантажних вагонів ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод» (далі — ПАТ «КВБЗ»).

Станом на 2021 р. основними виробниками вантажних вагонів в Україні були: «Крюківський вагонобудівний завод» (1013 од.), «Дніпровагонмаш» (461 од.), ДМЗ «Карпати» (300 од.), «Попаснянський ВРЗ» (68 од.), «Азоввагон» (36 од.), «Полтавхіммаш» (36 од.), «Дизельний завод» (19 од.), «Стрийський ВРЗ» АТ «Укрзалізниця» (5 од.), «Полтававагон» (4 од.), «Панютинський ВРЗ» АТ «Укрзалізниця» (4 од.), «Дарницький ВРЗ» АТ «Укрзалізниця» (2 од.)³. У процесі дослідження було надіслано запит на отримання необхідної для аналізу і проведення розрахунків інформацію різним українським вагонобудівним заводам, але лише ПАТ «КВБЗ» надало всі необхідні статистичні дані. З огляду на те, що частка ПАТ «КВБЗ» на вагонобудівному ринку України є найвищою і становить близько 50 %, вважаємо розрахунки за цим виробником релевантними.

На основі проведеного аналізу статистичних даних і з огляду на дефіцит / профіцит вантажних вагонів і середні значення показників їх списан-

source=facebook&utm_medium=cpa&utm_campaign=ua_report_summary_transeu_2023_TFF&utm_content=ad_1&fbclid=IwZXh0bgNhZW0CMTEAAR2nURGm3vrDA80wxmzYeqgIMEfgSndYDBxV8lvagY4Vsvj3JZ4Hjfl_tl4_aem_LfWUx_utOoSfvRP8TgXung (дата звернення: 30.09.2024); Ткачов В. Український бізнес не використовує наявний потенціал перевезення вантажів на експорт залізницею. *Центр транспортних стратегій*. 2022. 11 квіт. URL: https://cfts.org.ua/blogs/ukranskiy_biznes_ne_vikoristovue_nayavniy_potentsial_perevezennya_vantazhiv_na_ekспорт_zaliznitseyu_638 (дата звернення: 30.09.2024); Ткачов В. Щоб вижити, АТ «Укрзалізниця» постійно адаптується до ринкових змін. *Інтерфакс-Україна*. 2023. 13 лют. URL: <https://interfax.com.ua/news/blog/890957.html> (дата звернення: 30.09.2024); Ткачов В. На шляху до європейської моделі: Укрзалізниця ініціює дерегуляцію вантажних перевезень. *Укрінформ*. 2022. 11 жов. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-society/3590027-na-slahu-do-evropejskoi-modeli-ukrzaliznica-iniciue-deregulaciu-vantaznih-perevezen.html> (дата звернення: 30.09.2024).

³ У 2021 р. українські підприємства скоротили виробництво вагонів на понад 30 %. *Agravery*. 2022. 01 лют. URL: <https://agravery.com/uk/posts/show/u-2021-roci-ukrainski-pidpriemstva-skorotili-virobnictvo-vagoniv-na-ponad-30> (дата звернення: 30.09.2024).



Рис. 1. Схема реалізації проєкту «Закупівля Укрзалізницею вітчизняних вагонів»
 Джерело: побудовано авторами.

ня у 2019—2023 рр. було розраховано кількість вагонів, які потребують оновлення в робочому парку АТ «Укрзалізниця» протягом п'яти років від початку реалізації Проєкту (рис. 1). Це дало змогу встановити необхідні обсяги інвестицій для реалізації проєкту з оновлення рухомого парку АТ «Укрзалізниця», які визначалися виходячи із середньої ринкової вартості одного вантажного вагону ПАТ «КВБЗ». Далі оцінено вплив від реалізації проєкту «Закупівля Укрзалізницею вітчизняних вагонів» на економічний розвиток за двома етапами — інвестиційним й експлуатаційним, для чого використано різні підходи^{4,5}.

⁴ Можливості збільшення пропускної спроможності прикордонних залізничних переходів. Презентаційні матеріали. *Офіційний сайт міжнародної виставки Rail EXPO*. 2022. 22 лис. URL: <https://railexpoua.com/wp-content/uploads/2022/11/%D0%9F%D1%80%D0%B5%D0%B7%D0%B5%D0%BD%D1%82%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8F-%D0%92%D0%B0%D0%BB%D0%B5%D1%80%D1%96%D0%B9-%D0%A2%D0%BA%D0%B0%D1%87%D0%BE%D0%B2.pdf>

⁵ Проєкт оновлення парку вантажних вагонів на 2022—2028 роки. Презентаційні матеріали. *Офіційний сайт міжнародної виставки Rail EXPO*. 2021. 20—22 жов. URL: https://railexpoua.com/wp-content/uploads/2021/10/%D0%92%D0%B0%D0%BB%D0%B5%D1%80%D1%96%D0%B8%CC%86-%D0%A2%D0%BA%D0%B0%D1%87%D0%BE%D0%B2_%D0%9A%D0%BE%D0%BD%D1%86%D0%B5%D0%BF%D1%86%D1%96%D1%8F-%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D0%B2%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8F-%D0%B2%D0%B0%D0%B3%D0%BE%D0%BD%D1%96%D0%B2-RailExpo2021.pdf

У рамках дослідження при проведенні розрахунків ми виходили з ряду таких припущень і уточнень:

- курс валют — за офіційним прогнозом МВФ⁶;
- прогноз ВВП України до 2026 р. — за офіційними даними НБУ⁷;
- зростання ВВП України у 2027—2030 рр. — на рівні 4,5 %;
- збільшення у 2030 р. обсягів вантажних залізничних перевезень і експорту до рівня 2019 р.;
- вплив на бюджет для інвестиційного етапу розраховано в цінах 2022 р., а для експлуатаційного — 2019 р.;
- середня вартість вантажного вагону — в цінах 2023 р.;
- середня вантажопідйомність одного вагону — 72 т;
- середній обіг вантажного вагону — 17 діб;
- для розрахунків використано найнижчі значення вартості перевезень 1 т вантажів у 2019 р.;
- не передбачається значного збільшення кількості зайнятих на вагонобудівних заводах і в АТ «Укрзалізниця»;
- структура перевезень вантажів АТ «Укрзалізниця» до 2030 р. суттєво не зміниться.

На **I — інвестиційному — етапі** реалізації Проєкту, який триватиме орієнтовано п'ять років і передбачає виробництво вантажних вагонів та їх закупівлю підприємствами АТ «Укрзалізниця», вплив на економічний розвиток України оцінювався через можливий приріст таких показників:

- 1) ВВП — з використанням виробничого методу його розрахунку шляхом визначення доданої вартості, створеної ПАТ «КВБЗ»;
- 2) державного і місцевих бюджетів України — за даними ПАТ «КВБЗ» щодо податків, які включаються в собівартість, податку на прибуток і податків на продукти;
- 3) зайнятості — за даними ПАТ «КВБЗ» щодо кількості зайнятих на підприємстві;
- 4) оплати праці — з використанням відкритих даних Консолідованої фінансової звітності ПАТ «КВБЗ» щодо оплати праці зайнятих на підприємстві працівників.

На **II — експлуатаційному — етапі** реалізації Проєкту, який передбачає використання вантажних вагонів АТ «Укрзалізниця», вплив на економічний розвиток України оцінювався через можливий приріст таких показників:

- 1) збільшення експорту — з урахуванням вартості перевезення 1 т вантажів (дол. за прогнозним курсом МВФ);

⁶ Global recovery is steady but slow and differs by region. April 2024. *International Monetary Fund*. URL: <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2024/04/16/world-economic-outlook-april-2024?cid=ca-com-homepage-SM2024> (дата звернення: 30.09.2024).

⁷ Інфляція залишатиметься помірною, а економіка надалі відновлюватиметься у 2024—2026 роках — Інфляційний звіт НБУ. *Національний банк України*. 2024. 02 трав. URL: <https://bank.gov.ua/ua/news/all/inflyatsiya-zalishatimetsya-pomirnoyu-a-ekonomika-nadali-vidnovlyuvatimetsya-u-20242026-rokah--inflyatsiyniy-zvit-nbu> (дата звернення: 30.09.2024).

2) ВВП — з використанням виробничого методу його розрахунку шляхом визначення доданої вартості, створеної АТ «Укрзалізниця»;

3) державного і місцевих бюджетів України — за даними АТ «Укрзалізниця» щодо податків, які включаються в собівартість, податку на прибуток і податків на продукти.

РЕЗУЛЬТАТИ РОЗРАХУНКІВ

Вплив проекту «Закупівля Укрзалізницею вітчизняних вагонів» на економічний розвиток України на I — інвестиційному — етапі його реалізації (табл. 1, див. рис. 1) передбачає формування державного замовлення на виробництво вантажних вагонів на базі вітчизняних вагонобудівних потужностей.

Ідеться про оновлення вантажного вагонного парку, а не його збільшення, тобто про закупівлю 20 тис. нових вантажних вагонів вітчизняного виробництва для АТ «Укрзалізниця» протягом п'яти років у рівних кількостях, а саме по 4000 вагонів на рік. Загальна сума необхідних інвестицій для реалізації Проекту протягом п'яти років складе 65 млрд грн, або 1,3 млрд дол. Відповідно, обсяг необхідних інвестицій на рік коливатиметься залежно від курсу долара в межах 11,7—13,8 млрд грн. Основними джерелами інвестицій визначено: бюджетні кошти, грантові кошти, кошти з фондів USAID, Ukraine Facility тощо.

При цьому головною вимогою Проекту є *виробництво нових вагонів*, як це передбачено КВЕД Клас 30.20 «Виробництво залізничних локомотивів і рухомого складу», а не тільки капітальний ремонт або реконструкція наявного робочого парку АТ «Укрзалізниця», що відбувалось останнім часом і також передбачено цим самим КВЕД. Як відомо, основними показниками, що демонструють економічний розвиток країни, є ВВП і доходи бюджету, які відображають масштаби виробництва товарів і послуг, а також обсяг державних ресурсів, що можуть бути використані для підтримки інвестиційних проектів. Водночас показниками, які характеризують соціальний розвиток, є зайнятість і оплата праці, що відображають економічну стабільність і добробут населення. Власне, тому зміни цих показників важливо оцінити для визначення впливу оновлення парку вантажних вагонів АТ «Укрзалізниця» на економічний розвиток України (табл. 2).

Проміжні результати для розрахунку впливу Проекту на ВВП за умови виробництва 1000 вантажних вагонів (табл. 3) включають: проміжне споживання, тобто ресурси, необхідні вагонобудівному підприємству для виробництва кінцевого продукту — вантажних вагонів; додану вартість підприємства, яка відображає створену ним нову вартість; внесок вагонобудівного підприємства у ВВП — створена ним додана вартість, яка враховується при обчисленні ВВП країни і показує внесок підприємства в загальний економічний результат.

Виходячи з проміжних розрахунків очікуваний внесок вагонобудівних підприємств у ВВП за умови випуску 4000 вагонів складе 2262,0 млн грн на

Таблиця 1. Основні характеристики І — інвестиційного — етапу проекту «Закупівля Укрзалізницею вітчизняних вагонів»

Елементи І етапу проекту	Опис елементів
Проектний опис рішення, механізм реалізації (суть Проекту)	Закупівля 20 тис. нових вантажних вагонів вітчизняного виробництва для АТ «Укрзалізниця» з метою усунення «вузьких місць» у логістиці
Суб'єкти реалізації	Вагонобудівні заводи України АТ «Укрзалізниця» Держава
Період (термін) реалізації	П'ять років
Сума необхідних інвестицій для реалізації	65 млрд грн, або 1,3 млрд дол.
Джерела інвестицій (державні / публічні кошти; власні кошти підприємства / інвесторів; кредитні кошти / кошти донорів)	Бюджетні кошти Грантові кошти (наприклад, USAID, Ukraine Facility) Кредитні кошти (наприклад, МВФ, ЄБРР) Власні кошти АТ «Укрзалізниця»
Пайова участь можливих виконавців робіт (вітчизняних / іноземних)	Вітчизняні — 100 %

Джерело: складено авторами.

Таблиця 2. Вплив Проекту на економічний розвиток України на І — інвестиційному — етапі

ВВП, %	Доходи бюджету, млрд грн	Зайнятість, тис. осіб	Оплата праці, грн
0,06	0,463	4,4	14 300

Джерело: розраховано авторами за даними ПАТ «КВБЗ», отриманими на запит до підприємства. URL: <https://kvsz.com/>

рік (56,4 млн дол. за курсом 2022 р.), що становитиме 0,06 в. п. впливу на ВВП (див. табл. 2), або 0,6 % у ВВП переробної промисловості (С)⁸.

Зміни надходжень до державного і місцевих бюджетів від реалізації проекту «Закупівля Укрзалізницею вітчизняних вагонів» визначаються як відповідні зміни обсягів податків і зборів, що виокремлюються із складу різних елементів собівартості, а також податків на продукти. Податки, що включаються у собівартість, представлено окремими складовими доданої

⁸ Валовий внутрішній продукт виробничим методом та валова додана вартість за видами економічної діяльності. Виробництво та розподіл валового внутрішнього продукту за видами економічної діяльності. Економічна статистика. Державна служба статистики України. 2024. 20 бер. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 30.09.2024).

вартості, хоча підприємства при калькулюванні собівартості зазвичай включають їх у статті «матеріальні витрати» або «інші витрати».

У складі прямих податків провідне місце у формуванні бюджетів належить податку на доходи фізичних осіб і податку на прибуток підприємств. У складі непрямих податків провідне місце займає ПДВ. Зростання податкових сум прямо залежить від збільшення виробництва вантажних вагонів і є потенційним джерелом додаткових надходжень до державного бюджету.

Очікувані доходи державного і місцевих бюджетів у результаті реалізації інвестиційного етапу Проєкту складуть 463 млн грн на рік (11,5 млн дол. за курсом 2022 р.), або 0,03 % у дохідній частині зведеного бюджету 2022 р. (табл. 4).

Вплив реалізації Проєкту на зайнятість полягатиме в збереженні й забезпеченні 4444 робочих місць у ПАТ «КВБЗ» після кризи, що відбулася внаслідок зменшення виробництва і відповідного скорочення чисельності або переведення працівників на неповну зайнятість протягом 2020—2023 рр. У результаті реалізації Проєкту буде сформовано додатковий фонд заробітної плати обсягом 762 млн грн, середня заробітна плата складе 14,3 тис. грн на місяць.

Вплив проєкту «Закупівля Укрзалізницею вітчизняних вагонів» на економічний розвиток України на II — експлуатаційному — етапі (рис. 1,

Таблиця 3. Проміжні результати розрахунків впливу Проєкту на I — інвестиційному — етапі його реалізації на ВВП, млн грн

Показники	Виробництво 1000 вантажних вагонів
Проміжне споживання	1145,6
Додана вартість підприємств у основних цінах	469,7
Внесок підприємств у ВВП	565,5

Джерело: розраховано авторами за даними ПАТ «КВБЗ», отриманими на запит до підприємства. URL: <https://kvsz.com/>

Таблиця 4. Очікувані доходи бюджету від реалізації Проєкту на I — інвестиційному — етапі його реалізації, млн грн

Показники	Значення
Податки від виробництва вантажних вагонів, що включаються в собівартість	13,7
Податок на прибуток	6,2
Податки на продукти	95,8
Доходи бюджету від виробництва 1000 вагонів	115,6
Доходи бюджету від виробництва 4000 вагонів	462,5

Джерело: розраховано авторами за даними ПАТ «КВБЗ», отриманими на запит до підприємства. URL: <https://kvsz.com/>

Рис. 2. Динаміка частки податкових надходжень АТ «Укрзалізниця» (ПДВ, податку на прибуток і акцизного податку) у доходах Зведеного бюджету у 2016—2022 рр., %

Джерело: побудовано авторами за даними АТ «Укрзалізниця», отриманими на запит до підприємства. URL: <http://www.uz.gov.ua/>

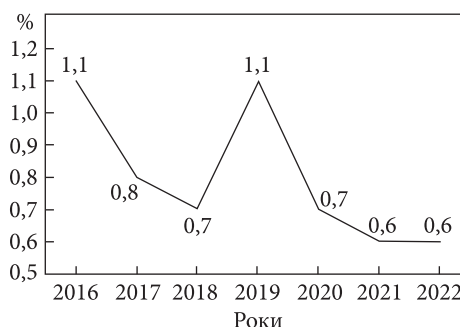


табл. 5) передбачає експлуатацію оновленого робочого парку вантажних вагонів АТ «Укрзалізниця», які використовуватимуться в тому числі при експортних перевезеннях і забезпечать стабільність надання послуг з перевезення вантажів АТ «Укрзалізниця» як у внутрішньому, так і в міжнародному сполученні. Варто наголосити, що всі наведені нижче результати щодо впливу Проєкту на економічний розвиток України представлено загалом через розрахунки, які спираються на функціонування АТ «Укрзалізниця», при цьому вплив на соціальну сферу не передбачений (табл. 5).

Як зазначалося, для розрахунків зроблено припущення, що у 2030 р. обсяги вантажних перевезень і експорту, з урахуванням оновлення парку вантажних вагонів, досягнуть рівня 2019 р. і, відповідно, становитимуть 313 млн т, з яких експорт — 115,8 млн т. У грошовому вираженні, з урахуванням офіційного курсу долара, за прогнозами МВФ, це дорівнюватиме 3,5 млрд дол., з яких експорт — 1,3 млрд дол. Вплив Проєкту на ВВП розглянуто на основі аналізу динаміки обсягів вантажних перевезень АТ «Укрзалізниця» (які ся-

Таблиця 5. Вплив Проєкту на економічний розвиток України на II — експлуатаційному — етапі

Потенційне збільшення експорту, млрд дол.	ВВП, %	Доходи бюджету, млрд грн
1,3	1,5	57

Джерело: розраховано авторами за даними АТ «Укрзалізниця», отриманими на запит до підприємства. URL: <http://www.uz.gov.ua/>

Таблиця 6. Проміжні результати розрахунків впливу Проєкту на II — експлуатаційному — етапі його реалізації на ВВП, млн дол.

Показники	Значення
Проміжне споживання	737,2
Додана вартість підприємства в основних цінах	1934,5
Внесок підприємства у ВВП, %	1,5

Джерело: розраховано авторами за даними АТ «Укрзалізниця», отриманими на запит до підприємства. URL: <http://www.uz.gov.ua/>

гають близько 80—85 % у діяльності підприємства). Проміжні результати для розрахунку впливу Проєкту на ВВП включають проміжне споживання, додану вартість підприємства, його внесок у ВВП (табл. 6).

Виходячи з розрахунків, за умови закупівлі нових вантажних вагонів додана вартість АТ «Укрзалізниця» становитиме 1,9 млрд дол., а очікуваний внесок у ВВП — 1,5 %. З огляду на те, що АТ «Укрзалізниця» є одним з найбільших в Україні бюджетоутворюючих підприємств частка податкових надходжень від ПДВ, податку на прибуток і акцизного податку до бюджетів усіх рівнів від діяльності підприємства протягом 2016—2020 рр., згідно з наданими даними, коливалася в межах від 0,6 до 1,1 % (рис. 2).

Оскільки ми припускаємо, що обсяги вантажних перевезень у 2030 р. сягнуть рівня 2019 р., то при проведенні розрахунків очікуваних надходжень до державного бюджету від вантажних перевезень АТ «Укрзалізниця» використано мінімальні значення вартості перевезень 1 т вантажів⁹ у 2019 р. Це дозволило визначити річний очікуваний дохід від вантажних перевезень у 2030 р. і податкові надходження до державного і місцевих бюджетів у результаті реалізації цього інвестиційного Проєкту, які складуть, відповідно, 172 млрд грн (3,5 млрд дол.) і 57 млрд грн (1,01 млрд дол.) у цінах 2019 р. З урахуванням передбачених Проєктом видатків на інвестиційному етапі у 65 млрд грн протягом п'яти років (13 млрд грн на рік), їх часткове повернення є можливим уже в перший рік експлуатації перших 4000 вантажних вагонів АТ «Укрзалізниця». Оскільки очікується зростання обсягів перевезень, зокрема експорту, а разом з ними — і доходів, відповідно збільшуватимуться і надходження підприємства до державного й місцевих бюджетів протягом як інвестиційного, так і експлуатаційного етапів.

ВИСНОВКИ

Проведене дослідження довело, що втілення проєкту «Закупівля Укрзалізницею вітчизняних вагонів» може стати одним з шляхів вирішення проблеми «вузької логістики» в Україні в умовах воєнного стану і під час повоєнного відновлення. Реалізація Проєкту спрямована на забезпечення стабільної роботи АТ «Укрзалізниця» і передбачає не збільшення, а виключно оновлення робочого парку вантажних вагонів за новими стандартами, які відповідатимуть вимогам ЄС за умов вчасного списання спрацьованих вагонів.

На **I — інвестиційному — етапі** очікуваний вплив, розрахований за показниками діяльності вагонобудівних підприємств за умови випуску 4000 вагонів на рік, становитиме:

- 2262,0 млн грн, або 0,06 в. п. приросту ВВП України на рік;
- 463 млн грн надходжень до державного і місцевих бюджетів на рік;

⁹ На вартість перевезення 1 т вантажу впливає дуже багато факторів — складових тарифної політики залізничних перевезень, що ускладнює її розрахунок і унеможливорює уніфікацію, а саме: клас вантажу, відстань перевезення, тип вагону, спосіб, у який взято вагон у оренду, тощо.

- 4444 робочих місць на вагонобудівних заводах;
- 762 млн грн додаткового фонду заробітної плати, з середньою місячною заробітною платою 14,3 тис. грн.

На **II — експлуатаційному — етапі** очікуваний вплив, розрахований за показниками діяльності АТ «Укрзалізниця», за умови оновлення робочого парку вантажних вагонів становитиме:

- 1,3 млрд дол. потенційного збільшення експорту;
- 1,5 % сягне частка АТ «Укрзалізниця» у ВВП України;
- 57 млрд грн очікуваних доходів до державного і місцевих бюджетів у 2030 р.

Отже, отримані розрахунки дозволяють дійти висновку про доцільність реалізації проекту «Закупівля Укрзалізницею вітчизняних вагонів», а, з огляду на співвідношення витрат і прямих та непрямих вигід, є всі підстави вважати його ефективним і пріоритетним.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

- Пішінко, О., Бараш, Ю., Марценюк, Л. (2015). Управління вантажними вагонами компаній-операторів в умовах реформування залізничного транспорту України. Моногр. Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. 147 с. URL: <https://crust.ust.edu.ua/bitstreams/3f60bd2c-ff00-43c6-8b2b-a2b4301ded28/download>
- Габа, В., Стрелко, О., Грушевська, Т., Гусар, Є. (2020). Дослідження залізничних перевезень вантажів груповими та одиночними вагонами. *Транспортні системи і технології*, 36, 150-162. <https://doi.org/10.32703/2617-9040-2020-36-16>
- Кириченко, Г., Бердниченко, Ю., Стрелко, О., Белінський, Д. (2021). Практичні аспекти використання вантажних вагонів під час перевезення вантажів у міжнародному сполученні. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Технічні науки*. Т. 32. (71). Ч. 2. № 2. С. 174—179. <https://doi.org/10.32838/2663-5941/2021.2-2/27>
- Вернигора, Р., Огороков, А., Золотаревська, О. (2020). Оцінка інвестиційного проекту по оновленню рухомого складу для організації залізничних перевезень зернових вантажів. *Транспортні системи та технології перевезень*, 43(19), 43-54. <https://doi.org/10.15802/tstt2020/208695>
- Козаченко, Д., Вернигора, Р., Рустамов, Р. (2014). Підвищення ефективності перевезень зернових вантажів залізничним транспортом. *Українські залізниці*. № 7. С. 56—59. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ukrzal_2014_7_15
- Стасюк, О. (2020). Розвиток ринку операторів вантажних вагонів України. *Review of Transport Economics and Management*, 4(20), 98-114. <https://doi.org/10.15802/rtem2020/228767>
- Кобилух, О. (2023). Вантажні перевезення залізничним транспортом: проблеми та перспективи розвитку в Україні. *Академічні візії. Серія Економіка*. 25. URL: <https://academy-vision.org/index.php/av/article/view/839>

Надійшла 08.01.2025

Прорецензована 07.02.2025

Доопрацьована 18.02.2025

Підписана до друку 24.02.2025

REFERENCES

- Pshinko, O., Barash, Yu., Martsenyuk, L. (2015). Management of freight cars of operating companies in the context of reforming the railway transport of Ukraine. 147 p. URL: <https://crust.ust.edu.ua/bitstreams/3f60bd2c-ff00-43c6-8b2b-a2b4301ded28/download> [in Ukrainian].
- Gaba, V., Strelko, O., Hrushevska, T., Gusar, I. (2020). Research of railway transportation of freight by group and single cars. *Transport systems and technologies*, 36, 150-162. <https://doi.org/10.32703/2617-9040-2020-36-16> [in Ukrainian].
- Kyrychenko, H., Berdnychenko, Yu., Strelko, O., Belinskyi, D. (2021). Practical aspects of the use of freight cars for transportation of goods in the international transportation. *Scientific notes of Taurida National V.I. Vernadsky University. Series: Technical Sciences*. Vol. 32 (71). Part. 2. No. 2. P. 174-179. <https://doi.org/10.32838/2663-5941/2021.2-2/27> [in Ukrainian].
- Vernyhora, R., Okorokov, A., Zolotarevska, O. (2020). Evaluation of the investment project for updating the rolling stock for the organization of grain cargoes rail transportation. *Transport systems and transportation technologies*, 43(19), 43-54. <https://doi.org/10.15802/tstt2020/208695> [in Ukrainian].
- Kozachenko, D., Vernyhora, R., Rustamov, R. (2014). Increasing the efficiency of grain cargo transportation by rail transport. *Ukrainian Railways*. No. 7. P. 56-59. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/ukrzal_2014_7_15 [in Ukrainian].
- Stasiuk, O. (2020). Development of the market of freight car operators of Ukraine. *Review of Transport Economics and Management*, 4(20), 98-114. <https://doi.org/10.15802/rtem2020/228767> [in Ukrainian].
- Kobylyukh, O. (2023). Freight transportation by rail transport: problems and prospects for development in Ukraine. *Academic Visions. Series: Economics*. No. 25. URL: <https://academy-vision.org/index.php/av/article/view/839> [in Ukrainian].

Received on January 8, 2025

Reviewed on February 7, 2025

Revised on February 18, 2025

Signed for printing on February 24, 2024

Olena Nykyforuk, Dr. Sci. (Econ.), Senior Research Fellow,
Head of the Infrastructure Development Department
Institute for Economics and Forecasting of the NAS of Ukraine
26, Panasas Myrnoho St., Kyiv, 01011, Ukraine

Olha Stasiuk, PhD (Econ.),
Senior Research Fellow of the Infrastructure Development Department
Institute for Economics and Forecasting of the NAS of Ukraine
26, Panasas Myrnoho St., Kyiv, 01011, Ukraine

Larysa Chmyrova, PhD (Econ.),
Senior Research Fellow of the Infrastructure Development Department
Institute for Economics and Forecasting of the NAS of Ukraine
26, Panasas Myrnoho St., Kyiv, 01011, Ukraine

Natalia Fediai, PhD (Econ.), Research Fellow of the Infrastructure Development Department
Institute for Economics and Forecasting of the NAS of Ukraine
26, Panasas Myrnoho St., Kyiv, 01011, Ukraine

Serhii Stasiuk, Dr. Sci. (Physics & Mathematics),
Leading Research Fellow of the Theory of Functions Department
Institute of Mathematics of the NAS of Ukraine
3, Tereshchenkivska St., Kyiv, 01024, Ukraine

ASSESSMENT OF THE IMPACT OF UPGRADING THE FREIGHT CAR FLEET OF JSC «UKRZALIZNYTSIA» ON THE ECONOMIC DEVELOPMENT OF UKRAINE

The authors assess the impact of upgrading the freight car fleet of JSC “Ukrzaliznytsia” on the economic development of Ukraine, provided that the government project “Purchase of domestic railway cars by Ukrzaliznytsia” is implemented. Its implementation is aimed at overcoming the problem of “narrow logistics” and may become one of the key solutions for ensuring the stable operation of JSC “Ukrzaliznytsia” by upgrading the working freight car fleet according to new standards, as well as supporting domestic freight car manufacturers.

The methodological approach to assessing the impact of this project on the economic development of Ukraine consists in revealing the economic effects at different stages of its implementation according to implementing entities, namely: at the I — investment — stage — from the standpoint of freight car production (by domestic manufacturers, with calculations for PJSC “KRCBW”); at the II — operational — stage — from the standpoint of using these railway cars (JSC “Ukrzaliznytsia”). A number of assumptions (for example, regarding the forecast of exchange rates, growth rates of Ukraine's GDP, economic characteristics of freight car operation, etc.), which allowed calculating the impact of this project on economic development in the medium and long term, have been made. The advantages are outlined and the risks are given at each stage of its implementation. The indicators for measuring the economic effects of the project are changes in: GDP, budget revenues, employment, wages and exports, which demonstrate the country's economic development. As a result of the calculations, the need to upgrade 20,000 freight cars of JSC “Ukrzaliznytsia”, produced at domestic facilities, is identified. It is proposed to upgrade the working freight car fleet in equal quantities over five years. The total amount of necessary investments for the implementation of the project is determined, and a conclusion is made about the promising outlook of its implementation, since the calculations show that the expected benefits will exceed the costs of freight car production.

Keywords: *working freight car fleet; upgrade; JSC «Ukrzaliznytsia»; railway car production; project; impact on economic development; GDP; state budget; wages; exports; investment stage; operational stage.*