

ЕКОНОМІЧНІ ЗМІНИ В ФУНКЦІОНУВАННІ ТРАНСПОРТНИХ КОМПАНІЙ ПІД ВПЛИВОМ ВІЙНИ

Чечет Олексій Олександрович

магістрант,

Одеський національний морський університет

Копилова Ольга Володимирівна

кандидат економічних наук,

доцент кафедри економіки і фінансів,

Одеський національний морський університет

Економічна ситуація в Україні вимагає від працівників транспортної галузі та операторів ринку перевізників підвищеної уваги до вирішення питань організації і управління перевезеннями. На зараз необхідність підвищення точності планування, аналізу й економічної оцінки роботи як великих транспортних систем, так і окремих її елементів має велике значення для країни в цілому. У зв'язку з повномасштабними військовими діями з 2022 року на території України виникли логістичні збої, створилося додаткове навантаження на енергетичну та транспортну інфраструктуру, пов'язане з функціонуванням транспортних мереж, роботою морських та річкових портів, авіаліній, залізничного та автомобільного транспорту. Оскільки військові дії вже набули затяжного характеру, перспективи стабілізації економіки, як транспортної так і загальної, залишаються вкрай невизначеними. Транспортна система завжди була, є і буде основним об'єднуючим елементом без якого неможливе функціонування економіки будь якої держави [1, с. 200].

Низка питань, пов'язаних із вирішенням проблем в економіці транспортної системи, розглянуто у працях вітчизняних та зарубіжних науковців, зокрема, А. П. Абрамова, І. М. Аксенова, И. В. Белова, А. В. Болотина, Б. А. Волкова, А. Е. Горєва, Ю. О. Давідіч, С. Н. Ларина, Я. Р. Корнійка, А. М. Редзюка, Д. О. Пруненко, Д. Кейнса, В. Ойкена, У. Стантона, та ін.

Особливими завданням в умовах війни постає визначення стану транспортної системи та основних напрямків її розвитку. В економічному житті країни транспорт посідає особливе місце. По-перше, він забезпечує зв'язок між різними галузями економіки. По-друге, здійснюється рух продукції зі сфери виробництва до сфери обігу, а тим самим транспортна діяльність виступає продовженням процесу виробництва в межах обігу. Без відповідного розвитку транспорту неможливе зростання економіки і культури країни, забезпечення обороноздатності держави.

Транспортна система є головною ланкою державної інфраструктури, яка, перш за все, забезпечує досягнення цілей соціально-економічного і геополітичного характеру. Ефективність реалізації інвестиційних проєктів з розбудови транспортної системи виходить далеко за межі транспортної галузі і має позитивний вплив на загальний стан країни та її регіонів. Для інвестицій у розвиток транспорту властиве продукування транспортного та позатранспортного ефектів [2, с. 632].

Наймасштабніших руйнувань інфраструктурі, як в абсолютному, так і у вартісному виразі, дістали об'єкти дорожньої інфраструктури. По-перше, з урахуванням того, що вони природньо стають об'єктами обстрілу під час артилерійських атак, а по-друге, через те, що саме російські танки активно пересуваються українськими дорогами протягом всього періоду воєнної агресії. Зокрема, автомобільними шляхами пролягали лінії комунікацій між російськими військами в Україні, та їхнім тилом на території росії та білорусі. З початку бойових дій в Україні було пошкоджено 19 аеропортів і цивільних аеродромів; щонайменше 126 залізничних вокзалів і станцій. За попередніми оцінками, загальний обсяг прямих збитків об'єктів транспортної інфраструктури в Україні склав \$36,8 млрд.

За попередніми оцінками, в цілому, внаслідок бойових дій, руйнувань зазнали 25,4 тис. км доріг та 344 мостів і мостових переходів державного, місцевого або комунального значення. За даними Міністерства інфраструктури, попередній огляд стану доріг у де-окупованих регіонах (Чернігівська, Київська, Сумська, Харківська області) підтверджують інформацію щодо попередніх оцінок значних руйнувань структури доріг внаслідок проходження танків та іншої важкої військової техніки, що вимагатиме реконструкції значної частини пошкоджених доріг.

За попередніми підрахунками, загальний обсяг пошкоджень авіаційної галузі (аеропортів, аеродромів, авіаційної техніки, аеронавігаційного обладнання) складає близько \$2,04 млрд. Прямі збитки портової інфраструктури та дотичних до неї підприємств оцінюються у \$0,85 млрд. Загальні прямі збитки поштових операторів оцінюються у \$13 млн [3, с. 14].

Повномасштабне вторгнення росії в Україну у 2022 році мало значний вплив на транспортну галузь та економіку країни. Конфлікт призвів до скорочення міжнародної торгівлі на 31%, вплинувши як на експорт, так і на імпорт. Вартість доставки контейнерів з Азії до Європи зросла вдвічі з початку вторгнення. Це призвело до зростання цін на товари, які транспортуються з Азії, такі як електроніка та одяг [4, с. 215].

Під кінець 2024 року Кабінет міністрів схвалив Національну транспортну стратегію на період до 2030 року. Також було ухвалено операційний план заходів з її реалізації у 2025–2027 роках. Відповідно до стратегії важливо звернути увагу на такі пункти як:

1) транспортна та інфраструктурна сфери міцно з'єднують Україну зсередини, а також забезпечать її повну інтеграцію до європейської та світової транспортної системи;

2) десять автобанів, побудованих за принципом концесійних доріг;

3) продуктивність автопарку (км перевезень/авто) зростає на 35%;

4) за умови успішної співпраці до 2030 року можна замінити 100% локомотивів та оновити вагонний парк на 100%;

5) морське «єдине вікно» в усіх українських портах (інформаційна система, що дасть можливість впорядковано збирати і аналізувати дані про судна);

6) smart-roads: будівництво інтелектуальних доріг для руху безпілотного транспорту [5, с. 1].

Фактор воєнних дій на території України також визначає домінуючу частину річного приросту інфляції. Економіка пристосовується до нових умов функціонування, змінюються ланцюги постачання, ринки збуту, відбувається перепрофілювання бізнесу. Частину товарів на ринку доводиться замінювати імпортом (наприклад сіль, паливо), що здійснює додатковий тиск на обмінний курс та призводить до імпорту інфляції. Вагома частина приросту споживчих цін пов'язана з передвоєнним підвищення цін в промисловості (+66%).

Зберігається суттєвий негативний вплив на відновлення економіки проблем із логістикою та втрати доступу до експорту морським транспортом. Найбільш негативним цей вплив виявляється для великих експортоорієнтованих підприємств, яким особливо важко швидко перебудувати ланцюги постачання: наприклад Металургійна компанія АрселорМіттал Кривий Ріг була змушена різко скоротити всі види витрат, включаючи зниження заробітної плати, через проблеми з експортом та підвищенням вартості залізничних перевезень [6, с. 1].

Для збереження конкуренції та функціонування транспортних підприємств, як і всієї галузі, було б доцільно впроваджувати наступні заходи:

- формування запасу імпортованих запчастин на складі підприємств з метою мінімізації курсових ризиків та девальвації гривні;

- оптимізація кадрової політики з метою максимального перенесення обслуговування в межі транспортних підприємств;

- перехід на авансову систему розрахунків з клієнтами з метою накопичення резервів на рахунках підприємства;

- формування резервів з метою переходу на електричні транспортні засоби та створення нових методів постачання вантажів таких як безпілотні системи, що набувають поширення;

- підписання контрактів про співпрацю між транспортними підприємствами (аналог єдиного квитку) для формування збірних вантажів з метою імплементації окремих пунктів нової транспортної стратегії.

Список використаних джерел:

1. Лоза С. Інвестування транспортної галузі – як відновлення економіки країни. *Науковий журнал Національний університет «Запорізька політехніка»*. 2023. №1. С. 200–211. DOI: <https://doi.org/10.31891/mdes/2023-7-28>
2. Іванілов О.С., Дмитрієв І.А., Шевченко І.Ю. Економіка підприємств автомобільного транспорту: підручник для студентів вищих навчальних закладів. ФОП Бровін О.В., 2017. С. 632.
3. Звіт про прямі збитки інфраструктури від руйнувань внаслідок військової агресії Росії проти України станом на початок 2024 року. *KS Eindtitute*. 2024. С. 14–22. URL: https://kse.ua/wp-content/uploads/2024/04/01.01.24_Damages_Report.pdf
4. Редько К. Ю., Ткаченко І. О. Аналіз стану міжнародної торгівлі України в умовах повномасштабного сторгнення. *Вісник Херсонського національного технічного університету*. 2022. № 2 (81). С. 215–222. DOI: <https://doi.org/10.35546/kntu2078-4481.2022.2.28>
5. Транспортна стратегія 2030: Що передбачено для сфери автомобільних перевезень. *Центр транспортних стратегій*. 2024. URL: https://cfts.org.ua/articles/transportna_strategiya_2030_scho_peredbacheno_dlya_sferi_avtomobilnikh_perevezen_2086
6. Данилишин Б. Випробування війною: ситуації в економіці та на фінансових ринках України. *LB.ua дорослий погляд на світ*. 2022. URL: https://lb.ua/blog/bogdan_danylysyn/523177_viprobuvannya_vinyoyu_situatsii.html