

І.В. Гладких*

Державне підприємство „Український науково-дослідний інститут вагонобудування”
вул. І. Приходька 33, м. Кременчук, Полтавської обл., 39621, Україна
Телефон: +38 (05366) 6-01-42

Н.В. Лупітько

Державне підприємство „Український науково-дослідний інститут вагонобудування”
вул. І. Приходька 33, м. Кременчук, Полтавської обл., 39621, Україна
Телефон: +38 (05366) 6-00-28

**ДОСЛІДЖЕННЯ НАСЛІДКІВ ВПЛИВУ
ПАНДЕМІЇ COVID-19 НА ДІЯЛЬНІСТЬ ПІДПРИЄМСТВ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

Стаття присвячена дослідженню наслідків негативного впливу пандемії COVID-19 на економіку всього світу. Розглянуто вплив на промислове виробництво і окремо на машинобудування України. Приведені цифри виробництва вантажних і пасажирських вагонів заводами України. Розглянуто питання імпорту застарілих вантажних вагонів на територію України, чим спричинено профіцит зношених вагонів. Це стало великою проблемою в такий нелегкий час для вітчизняних виробників вагонів для вантажних перевезень. Запропоновано заходи, які необхідно взяти з метою приведення поточного технічного стану вагонів з вичерпаним терміном експлуатації до нормативного, зменшення ризиків техногенних катастроф, підвищення конкурентоздатності залізничних перевезень та зацікавленості операторів вантажних вагонів у закупівлі нових вантажних залізничних вагонів українських виробників. Викладено результати впливу карантинних обмежень на перевезення залізничним транспортом. Наведено дані щодо падіння перевезень залізничним транспортом внаслідок пандемії як в Україні, так і в країнах Європейського Союзу, та за результатами порівняльного аналізу зроблено висновок. Проаналізовано обсяги падіння виробництва вантажних вагонів та причини тому, а також сформульовані пропозиції для виходу з кризи в галузі вагонобудування, що дозволить відновити роботу підприємств залізничного транспорту та суміжних галузей. Це дасть змогу сформувати реальне бачення можливого перебігу економічних процесів, які безпосередньо матимуть вплив на рівень соціального життя населення.

Ключові слова: економічна криза, COVID-19, рецесія, промисловість, машинобудування, залізничний транспорт, вагонобудування, вантажні перевезення, пасажирські перевезення, залізниці Європейського Союзу.

© Гладких І.В., Лупітько Н.В., 2021

И.В. Гладких*

Государственное предприятие "Украинский научно - исследовательский институт вагоностроения"

ул. И. Приходько 33, г.Кременчуг, Полтавской обл., 39621, Украина

Телефон: +38 (05366) 6-01-42

Н.В. Лупицько

Государственное предприятие "Украинский научно - исследовательский институт вагоностроения"

ул. И. Приходько 33, г.Кременчуг, Полтавской обл., 39621, Украина

Телефон: +38 (05366) 6-00-28

ИССЛЕДОВАНИЯ ПОСЛЕДСТВИЙ ВЛИЯНИЯ ПАНДЕМИИ COVID-19 НА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Статья посвящена исследованиям последствий воздействия пандемии COVID-19 на экономику всего мира. Рассмотрено влияние на промышленное производство и отдельно на машиностроения Украины. Приведены цифры производства грузовых и пассажирских вагонов заводами Украины. Рассмотрены вопросы импорта устаревших грузовых вагонов на территорию Украины, чем вызван профицит изношенных вагонов. Что стало большой проблемой в такое нелегкое время для отечественных производителей вагонов для грузовых перевозок. Предложены меры, которые необходимо принять с целью приведения текущего технического состояния вагонов с истекшим сроком эксплуатации до нормативного, а также уменьшения рисков техногенных катастроф, повышения конкурентоспособности железнодорожных перевозок и заинтересованности операторов грузовых вагонов в закупке новых грузовых железнодорожных вагонов украинских производителей. Изложены результаты воздействия карантинных ограничений на перевозку железнодорожным транспортом. Приведены данные по падению перевозок железнодорожным транспортом в результате пандемии, как в Украине, так и в странах Европейского Союза, и по результатам сравнительного анализа сделан вывод. Проанализированы объемы падения производства грузовых вагонов и причины, приведшие к тому, а также сформулированы предложения по выходу из кризиса в отрасли вагоностроения, что позволит восстановить работу предприятий железнодорожного транспорта и смежных отраслей. Это позволит сформировать реальное виденье возможного хода экономических процессов, которые непосредственно повлияют на уровень социальной жизни населения.

Ключевые слова: экономический кризис, COVID-19, пандемия, рецессия, промышленность, машиностроение, железнодорожный транспорт, вагоностроение, грузовые перевозки, пассажирские перевозки, железные дороги Европейского Союза.

Вступ. Наприкінці 2019 року людство стикнулося з пандемією коронавірусу (COVID-19), яка швидко поширилась світом. Перші випадки гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2, були зафіксовані в китайському місті Ухань. У 2020-му, майже через рік від появи небезпечного вірусу, Всесвітня організація охорони здоров'я (ВООЗ) звітувала, що у більш ніж

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

76 мільйонів людей підтверджено позитивний діагноз COVID-19, а близько 1 мільйона 700 тисяч померли від цієї хвороби. Головним прогресом у боротьбі з коронавірусом стала безпрецедентно швидка реакція урядів країн на зміни в законодавстві з метою уповільнення поширення COVID-19.

Криза, спричинена COVID-19, ініціювала значні зміни на ринку праці світу й України. У всьому світі відбулося значне скорочення виробничих потужностей у зв'язку з закриттям кордонів між країнами і введенням режиму самоізоляції. Так, згідно з новими даними Міжнародної організації праці, понад 1 мільярд людей у всьому світі постраждають у фінансовому відношенні, оскільки пандемія коронавірусу негативно впливає на збереження робочих місць і розмір заробітної плати персоналу. Поширення епідемії порушило звичні торговельні зв'язки між виробниками і споживачами, спричинила серйозні зміни в діяльності логістичних компаній. Карантинні заходи, вжиті з метою зменшення поширення захворюваності, спричинені COVID-19 суттєво вплинули на економіку всього світу.

Метою статті є дослідження економічної ситуації та стану підприємств залізничного транспорту в Україні, аналіз впливу COVID-19 на залізничний транспорт, залізничні перевезення та показники роботи залізничних підприємств в цілому.

Аналіз існуючих досліджень.

Основними наслідками COVID-19 для світової економіки вже є:

- падіння індексів бірж; суттєве зниження цін на нафту та уповільнення розвитку ринку металів; скорочення виробництва; суттєве зниження доходів авіакомпаній, залізничного та морського транспорту, торгово-розважальних центрів, туристичної індустрії; зменшення доходів населення;

- зростання прибутків фармацевтичної промисловості та світової індустрії ігрових, освітніх та інших онлайн-додатків; зростання попиту інвесторів на менш ризикові активи.

За такої ситуації вже відбувається зниження економічного зростання світової економіки (з 2,5 % до 0,6 %).

На думку експертів, у 2021 році на загальносвітовому рівні економічна ситуація буде близька до рецесії: багато економік зіткнуться зі скороченням експорту, імпорту, ВВП [1, 2], залучення інвестицій, у т.ч. на ринку нерухомості, значно погіршиться виробнича сфера.

Вітчизняне промислове виробництво.

Пандемія COVID-19 мала різноспрямований вплив на вітчизняне промислове виробництво. З одного боку, вона вдарила як по експортоорієнтованим промисловим видам на тлі зниження зовнішньоекономічної активності та відповідно попиту на товари з боку країн основних партнерів, так і інвестиційним видам — звуження фінансових можливостей підприємств.

Відновлення промисловості відбувається повільніше, ніж роздрібною торгівлі. Воно дуже нерівномірне – вплив карантину для одних галузей був більш болючим, ніж для інших.

Протягом 2020 року спостерігалось зменшення виробництва у всіх основних підвидах промисловості, зокрема найбільше у переробній промисловості – на 6,9 %, добувній – на 5,2 % та у постачанні електроенергії, газу, пари – на 1,3 % (рис. 1).

Довідково: у порівнянні з іншими роками, згідно із даними Держстату, за 2019 рік обсяги промислового виробництва в Україні скоротилися на 1,8 % у порівнянні із 2018 роком; у 2018 році зростання промислового виробництва становило 1,1 % відносно 2017 року [2].

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

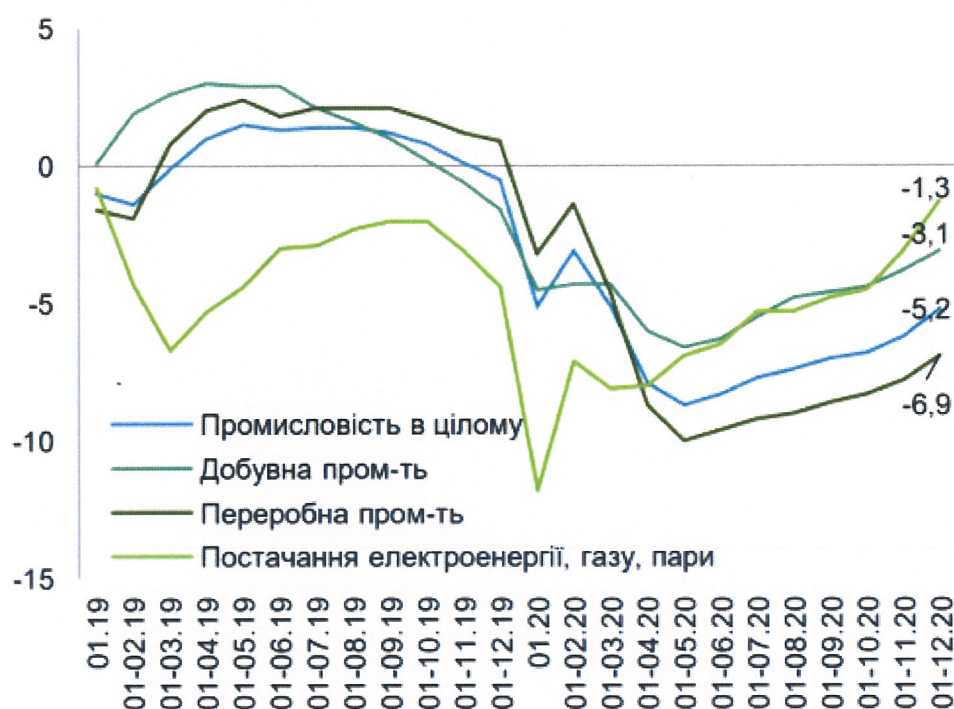


Рис. 1. Індеси промислової продукції у розрізі основних підвидів, зміна, у % до відповідного періоду попереднього року. Джерело: Мінекономіки.

Помісячна динаміка індексу промислової продукції у 2020 році свідчить, що промислове виробництво [3] вже пододало рубіж максимально негативного ефекту від жорстких карантинних заходів як в середині країни, так і за її межами (зокрема на тлі послаблення карантинних обмежень, покращення кон'юнктури на світових товарних ринках залізних руд та чорних металів починаючи з серпня, активної реалізації проєктів «Великого будівництва», заходів стимулювання споживчого попиту, державної підтримки бізнесу) та відновило позитивні результати роботи у грудні 2020 року (зростання на 4,8 % до грудня 2019 року), з урахуванням ефекту календарних днів – «плюс» 3,2 % («мінус» 0,1% відповідно).

Підсумки машинобудування.

Негативну динаміку промисловості визначали темпи падіння в машинобудуванні (скорочення виробництва на 18,5 % у 2020 році та «мінус» 3,3 % у грудні 2020 році) внаслідок зменшення інвестиційної активності в економіці через фінансові втрати підприємств під час запровадження карантинних обмежень, високий рівень невизначеності та збереження дії стримуючих чинників сформованих раніше (висока конкуренція з боку іноземних аналогів на внутрішньому ринку, нестабільний рівень замовлень на внутрішньому та зовнішньому ринках, низький попит з боку основних внутрішніх споживачів (зокрема, залізничного транспорту). Динаміка представлена на рисунку 2.

Варто також зазначити, у машинобудуванні спостерігалися найбільші темпи падіння серед промислових видів економічної діяльності. У розрізі основних під-

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

видів машинобудування, зокрема у виробництві електричного устаткування, спостерігалися найменші негативні результати внаслідок збереження попиту з боку суміжних підприємств у країнах торгових партнерів.

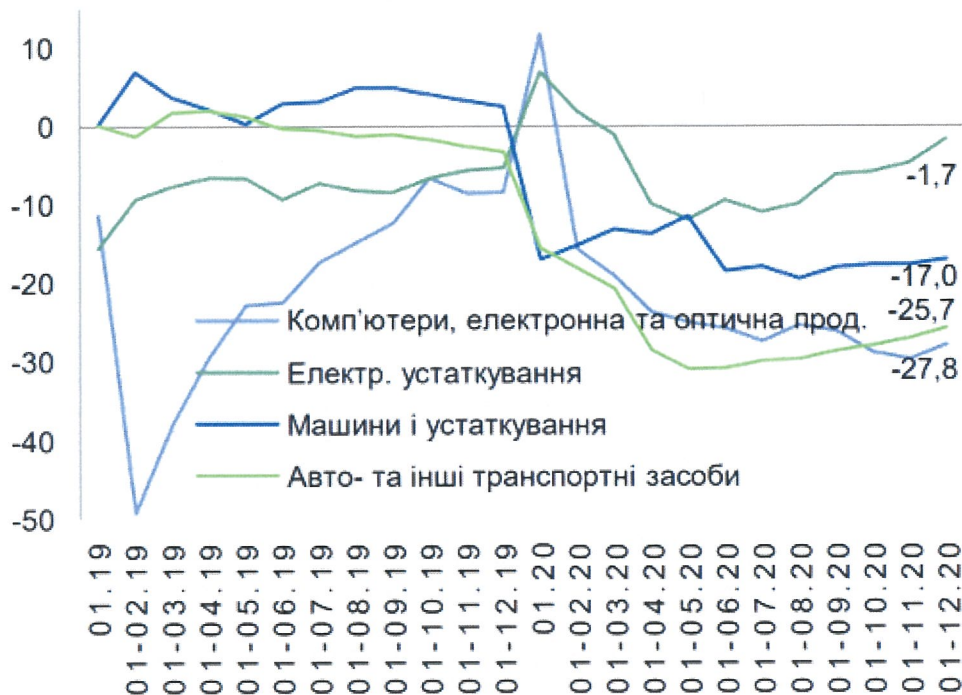


Рис. 2. Основні підвиди машинобудування, зміна, у % до відповідного періоду попереднього року. Джерело: Мінекономіки.

Підсумки вагонобудування.

Падіння обсягів вагонобудування у 2020 році склало 70 % [4]. За минулий рік в Україні виготовили 3 241 вантажний вагон, що на 70,1 % менше, ніж у 2019 році. Про це свідчать дані державної служби статистики. У грудні 2020 року було вироблено 197 вагони, що на 63% менше, ніж у грудні 2019 року.

Загалом маємо таку тенденцію за 2020 рік:

- травень – 188 вагонів;
- червень – 176 вагонів;
- липень – 235 вагонів;
- серпень – 243 вагони;
- вересень – 335 вагонів;
- жовтень – 326 вагонів;
- листопад – 293 вагони.

У 2020 році Крюківський вагонобудівний завод зменшив виробництво вантажних вагонів на 70 %, тобто, 1569 вагонів. Це на 3668 вагонів менше, ніж виготовило підприємство у 2019 році.

У 2020 році КВБЗ відремонтував 26 пасажирських вагонів, тоді як у 2019 році – 18. Локомотивів цього й минулого року завод не збирав, тоді, як у січні-жовтні 2019 року на підприємстві зібрали 15 локомотивів [5].

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

Отже, обсяги виробництва рухомого складу за підсумками 2020 року знизилися більш ніж утричі, а за підсумками січня 2021 року можна з упевненістю стверджувати, що виробництво фактично зупинено, адже з понад десяти вітчизняних вагонобудівних підприємств, у 2021 році виробничі лінії працювали лише на трьох, а лідер галузі, Крюківський вагонобудівний завод.

Враховуючи достатньо потужний сектор залізничних перевезень в Україні, другий за розмірами серед країн СНД після РФ, саме внутрішній ринок може стати потужним джерелом для розвитку вітчизняного вагонобудування та розбудови новітніх технологій виробництва з метою налагодження нових експортних каналів збуту. Цей потенціал підтверджується фактично виконаними обсягами виробництва у 2018 та 2019 роках, коли для переважно внутрішнього замовника було збудовано 11,5 та 10,6 тисяч вагонів відповідно.

Неконтрольований імпорт списаних вагонів з РФ в обсягах, що перевищували обсяги вітчизняного виробництва, а також майже нульове списання застарілих вагонів, які продовжують використовуватися понад нормативний термін служби призвело, як наслідок, в Україні до рекордного збільшення сукупного вантажного парку, розміри якого становили:

- На 01.01.2018 р.: 172 180 од. в парку АТ «Укрзалізниця» та приватних власників.
- На 01.01.2019 р.: 186 313 од. (+8,2 % до попереднього року).
- На 01.01.2020 р.: 198 891 од. (+6,8 % до попереднього року).
- На 01.01.2021 р.: 201 137 од. (+1,1 % до попереднього року).

Отже, за три роки загальний приріст парку склав майже +29 тис. вагонів або +16,8 %. При цьому, враховуючи суттєве старіння вагонного парку та падіння ефективності його роботи через часті відчіпні ремонти вагонів, посилюється відтік вантажів із залізниці на інші види транспорту [6].

Усередині країни сформувався рекордний профіцит рухомого складу, що станом на 1 лютого 2021 року характеризується такими показниками:

- Піввагон – понад 27 тис. одиниць профіциту (41 % від загального робочого парку в 65,5 тис. вагонів).
- Зерновоз – профіцит становить понад 15 тис. одиниць (55 % від загальної кількості у 27 тис.).

Великі обсяги незадіяного в перевезеннях рухомого складу змушують його власників демпінгувати в боротьбі за клієнта, унаслідок чого вартість вагоновідправлень у вагонах АТ «Укрзалізниця» досягла історичних мінімумів у 345 грн за напіввагон у січні 2021 року проти 619 грн ще у листопаді 2020 р. Вартість оренди вагонів приватного парку також перебуває на історичних мінімумах (250 грн / доба піввагон, 150 грн / доба зерновоз), що є збитковим, адже значно нижче від витрат на експлуатацію, обслуговування та амортизацію рухомого складу. Описані тенденції останніх двох років зображено на рисунках 3 і 4.

Проаналізувавши причини кризи в галузі, маємо чіткі пропозиції щодо її подолання:

1. Цілком та повністю обмежити доступ вагонів як з Росії, так й інших країн на територію України як для імпорту, так і для оренди українськими логістичними компаніями. Ринок РФ ушестеро більший за український, тому в періоди профіциту він може з легкістю заповнити наш ринок завдяки демпінговим цінам, знищивши підприємства з виробництва вагонів та вітчизняні транспортні компанії, що мають у власності нові вагони. Будь-яке відновлення локального попиту на оренду чи купів-

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

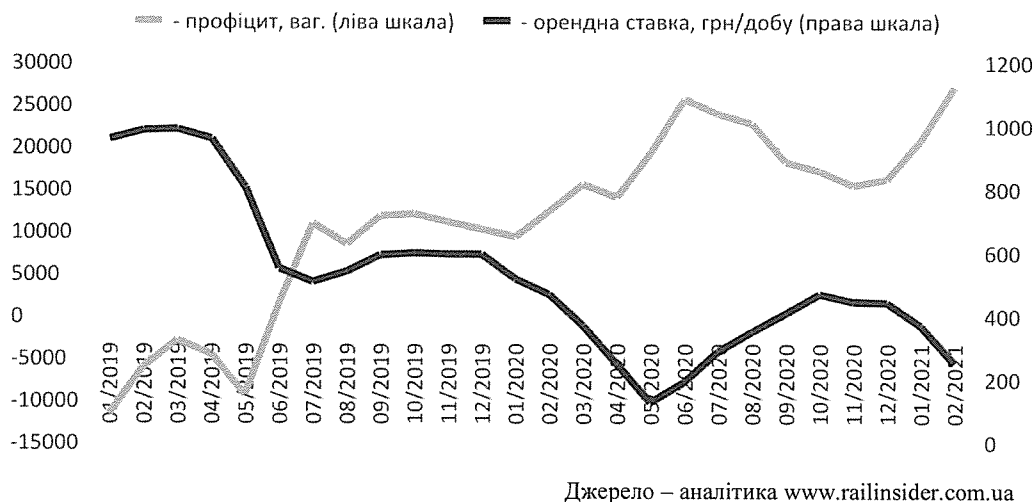


Рис. 3. Напіввагон – Профіцит / орендна ставка



Рис. 4. Зерновоз - Профіцит / орендна ставка

лю нових вагонів може бути (і буде) покритим з Росії, тому вкрай важливо закрити кордони України від імпорту та тимчасового ввезення вагонів з інших країн з метою виключення ввезення тих самих російських вагонів, але перереєстрованих у Прибалтиці, Румунії, Білорусі та інших країнах.

2. Якомога швидше запровадити рішення щодо поступового обмеження граничного віку вантажних вагонів, що розроблене Міністерством інфраструктури України як проект відповідного наказу. Це заборонить експлуатацію вагонів, що вичерпали 150 % від встановленого виробником віку. Надалі пропонується поступово знижувати цю планку до 110-120 %. Усі сусідні країни, наприклад, Росія, Білорусь, Казахстан, давно заборонили використання вантажних вагонів, термін нормативної експлуатації яких сплив.

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

3. На сьогодні залізницею України курсують десятки тисяч вагонів з продовженим на 10-15 років терміном експлуатації як власності АТ «Укрзалізниця», так і приватних власників, технічний стан переважної більшості яких є вкрай незадовільним.

З метою приведення поточного технічного стану вагонів з вичерпаним терміном експлуатації до нормативного, зменшення ризиків техногенних катастроф, підвищення конкурентоздатності залізничних перевезень та зацікавленості операторів вантажних вагонів у закупівлі нових вантажних залізничних вагонів українських виробників, слід невідкладно вжити таких заходів:

- Скоротити вдвічі інтервал для планових ремонтів вагонів з продовженням.
- Дозволити продовження терміну служби вагонів виключно за підсумками капітального ремонту та на термін, що не перевищує 5 років.
- Рішуче посилити контроль з боку Державної служби безпеки на транспорті за відповідністю виконання планових та позапланових ремонтних робіт залізничних вагонів.

Оперативне ухвалення відповідних рішень допоможе в надскладний час пандемії та економічної кризи відновити роботу вагонобудівної та суміжних галузей, що дозволить:

- Створити близько 15 тис. робочих місць у вагонобудуванні та 30 тис. робочих місць у галузях, що задіяні при будівництві рухомого складу.
- Отримати 36 млрд грн відрахувань до бюджетів усіх рівнів протягом 5 років.
- Збільшити кумулятивне зростання ВВП України на 8 % за наступні 5 років.

За даними Державної служби статистики України у 2020 р. [7]

Вантажні перевезення.

Вантажообіг підприємств транспорту становив 290,3 млрд. ткм, або 85,7 % від обсягу 2019 р. Підприємствами транспорту перевезено 600,0 млн. т вантажів, що становить 88,8 % від обсягів 2019 р. Дані представлено в таблиці 1.

Таблиця 1. - Вантажні перевезення за видами транспорту

	Вантажообіг		Перевезено вантажів	
	млн.ткм	у % до 2019	млн.т	у % до 2019
Транспорт	290342,6	85,7	600,0	88,8
залізничний	175587,2	96,6	305,5	97,6

Основними чинниками формування динаміки у залізничному вантажному перевезенні стали – зменшення обсягів на 3,4 (скорочення на 2,4 % у 2019 р. (п/п)) в умовах зниження попиту з боку основних користувачів на послуги галузі (промислового виробництва), сповільнення економічної активності в світі (основні країни торгівельні партнери), а також значна застарілість рухомого складу (зокрема, 69,8 % тепловозів та 70,2 % вантажних вагонів у користуванні понад 26-40 р. (дані за 2019 р.)), який не взмозі у повному обсязі задовольняти сучасні потреби споживачів [8].

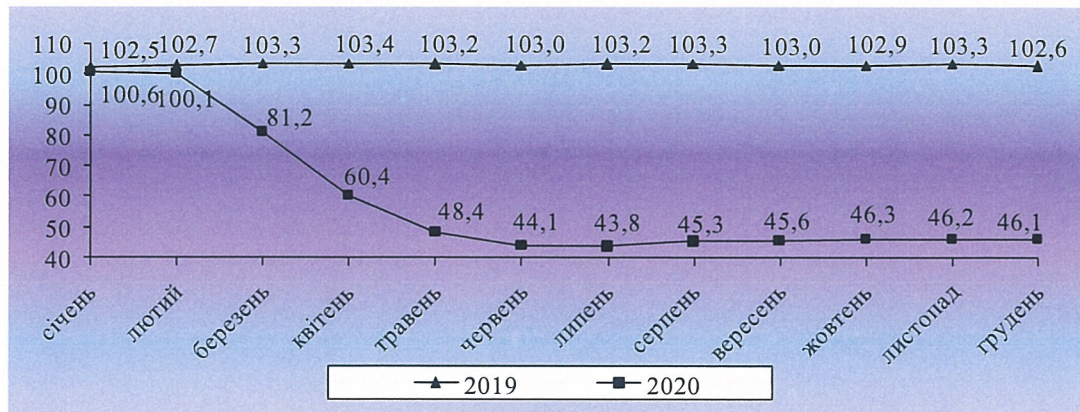
Пасажирські перевезення.

В Україні за підсумком року найбільші негативні результати через пандемію COVID-19 продемонстрував пасажирський транспорт, який найбільше серед інших видів економічної діяльності відчув вплив карантинних обмежень. В даній сфері падіння темпів випуску було найглибшим серед інших видів економічної діяльності на тлі штучного чинника, що обумовив отримання за підсумком року критичного

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

падіння у сфері пасажирських перевезень, якого не спостерігалося за всі роки статистичних спостережень.

У 2020 р. пасажирообіг підприємств транспорту становив 49,4 млрд. пас. км, або 46,1 % від обсягу 2019 року. Графік представлено на рисунку 5.



(у % до відповідного періоду попереднього року, наростаючим)

Рис. 5. Пасажирообіг підприємств транспорту

Послугами пасажирського транспорту скористалося 2568,7 млн пасажирів, або 60,3 % від обсягу 2019 року (див. таблицю 2).

Таблиця 2. - Пасажирські перевезення за видами транспорту

	Пасажирообіг		Перевезено пасажирів	
	млн.пас.км	у % до 2019	млн	у % до 2019
Транспорт	49379,8	46,1	2568,7	60,3
залізничний ¹	10450,4	36,8	67,8	43,8
автомобільний	19009,0	56,1	1082,9	60,0
водний	4,0	15,7	0,3	46,0
авіаційний	10780,9	35,6	4,8	35,0
грамвайний	2541,0	68,1	422,8	67,4
тролейбусний	3452,9	63,9	579,0	61,2
метрополітен	3141,6	57,4	411,1	57,5

¹ З урахуванням перевезень міською електричкою.

Для з'ясування основних причин падіння обсягів виробництва вагонів в Україні було проведено експертне оцінювання. В якості основних причин були розглянуті наступні:

1. вплив пандемії COVID-19;
2. відсутність коштів у замовників;
3. відсутність Державної програми підтримки вітчизняних виробників вагону-будування;
4. посилення конкуренції з боку іноземних виробників профіцит вантажних вагонів, падіння вантажних перевезень.

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

За результатами експертного оцінювання встановлено, що причинами падіння обсягів виробництва вагонобудування в Україні є:

1. відсутність Державної програми підтримки вітчизняних виробників вагонобудування (36 %);

2. відсутність коштів у замовників (25 %).

В той же час вплив пандемії COVID-19 згідно проведеного опитування експертів оцінюється на рівні 12 %, що також привело до втрат об'ємів виробництва в Україні.

Залізнична галузь Європейського Союзу.

Здається, європейські залізничні оператори стикаються з фінансовими перешкодами на початку 2021 року. Рік розпочався, а втрати пасажирів та вантажних перевезень через обмеження, пов'язані з Covid-19, не гарантують будь-якого періоду покращення на наступні місяці. Спільнота європейських залізничних та інфраструктурних компаній (CER) підтвердила свій первинний звіт у січні наступним дослідженням.

У 2020 році залізнична вантажна галузь Європейського Союзу отримала на 2 млрд євро доходів менше, проти попереднього року. Так, падіння за рік становить 12 % (див. рисунок 6).

Загалом залізнична галузь ЄС втратила 26 млрд євро доходів минулого року через пандемію COVID-19.

Негативні тенденції продовжуються і в цьому році. За даними CER, втрати вантажних операторів становлять від 3 % до 32 %. Одночасно в пасажирських перевезеннях втрати від 3 % до 91 % [9].

Оператор залізничних вантажних перевезень DB Cargo сильно постраждав від кризи в 2020 році. Компанія отримала збитки більш ніж удвічі. Збільшившись на 136 %, показники знизились до мінус 728 мільйонів євро, порівняно з 308 мільйонами євро у 2019 році. Ці цифри були представлені концерном Deutsche Bahn у 2021 році [10].

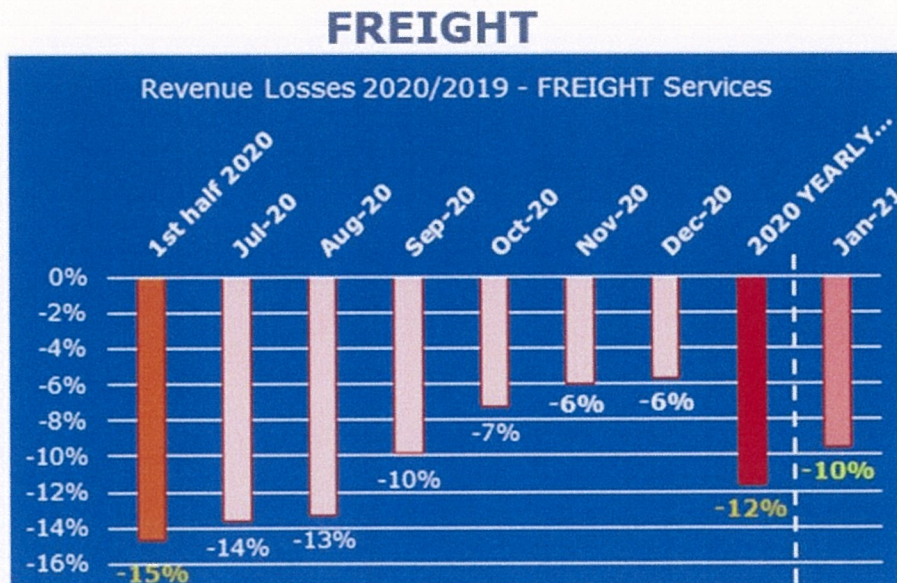


Рис. 6. Діаграма втрати доходу 2020/2019 – вантажні перевезення ЄС

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

Більших збитків зазнали пасажирські перевезення: галузь втратила 42 млрд євро доходів, що на 42 % менше проти 2019 року (див.рис.7).

	LOSS OF REVENUES (Turnover decrease 2020/2019)	
	€	%
Passenger Services	- 24 billion	-42%
Freight Services	- 2 billion	-12%

Data collected by CER

Рис. 7. Збитки європейських залізничних операторів

Підсумок.

З початку пандемії COVID-19 залізниці не мають рівних у забезпеченні руху пасажирів та вантажів. Але пандемія безпрецедентно вплинула на їх економічну життєздатність.

Для економіки України і Європейського Союзу пандемія COVID-19, безсумнівно, показала переваги залізничних вантажних перевезень. Окрім переміщення значної частки вантажу по коліях через неможливість роботи інших видів транспорту, криза також довела, що залізниця може бути досить надійною та ефективною, щоб привернути увагу вантажовідправника.

Звичайно, залізничним операторам також довелося вирішувати купу проблем у цей безпрецедентний період. Непередбачуваність планування поїздок, обмеження на поїздки через регіональні перекриття та перевантаженість кордонів через величезний вантажний рух, були однією з основних проблем. Проте з часом залізничний сектор почав розуміти, що ця криза не триватиме вічно. Отже, виявлення точної межі між цим «режимом короткотермінового виживання в умовах кризи та все ще вкладанням достатньої кількості ресурсів для більш важливих середньо - та довгострокових проектів» виявилось критичним.

Цей "баланс" як найскладніше завдання на даний момент. Залізничні оператори не повинні поглинатися лише вирішенням тимчасових проблем. Навпаки, їм також слід зосередитись та інвестувати в майбутнє, оскільки день, коли пандемія закінчиться, не за горами. Саме тоді залізничному сектору доведеться довести, що він присутній і готовий взяти на себе завдання перевезення великих вантажів.

Висновки.

Аналіз досліджень дозволив однозначно встановити, що пандемія COVID-19 безпрецедентно негативно вплинула на економічну життєздатність практично всіх галузей, в тому числі залізничної, забезпечення руху пасажирів та вантажів.

В умовах пандемії існують переваги залізничних вантажних перевезень порівняно з іншими видами транспорту завдяки організації надійних, ефективних, стабільних перевезень, а також здешевлення цих перевезень внаслідок профіциту рухомого складу, що має привернути увагу вантажовідправника.

Проаналізовано вплив пандемії COVID-19 на вітчизняне промислове виробництво в цілому та за окремими галузями, що в цілому дозволило визначити галузі, що найбільше постраждали. Встановлено, що однією з найбільш постраждалих галузей є машинобудування (скорочення виробництва у середньому на 18,5 %). При цьому найбільше скорочення зафіксовано у виробництві транспортних засобів, зокрема вагонобудуванні.

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

Проаналізовано обсяги падіння виробництва вагонів в умовах пандемії та інші причини падіння вагонобудування.

За результатами експертного оцінювання встановлено, що причинами падіння обсягів виробництва вагонобудування в Україні є: відсутність Державної програми підтримки вітчизняних виробників вагонобудування (36 %); відсутність коштів у замовників (25 %).

В той же час вплив пандемії COVID-19 згідно проведеного опитування експертів оцінюється на рівні 12 %, що також привело до втрат об'ємів виробництва в Україні.

Приведені ефективні заходи щодо подолання кризи в галузі вагонобудування, що дозволить відновити роботу підприємств залізничного транспорту та суміжних галузей, створити нові робочі місця, збільшити відрахування до бюджетів всіх рівнів та в цілому збільшити ВВП України.

Наведено дані щодо падіння перевезень залізничним транспортом внаслідок пандемії як в Україні, так і в країнах Європейського Союзу, та за результатами порівняльного аналізу зроблено висновок, що темпи падіння практично однакові.

ЛІТЕРАТУРА

1. Долбнєва Д. В. (2020) Вплив COVID-19 на економіку країн світу / Д. В. Долбнєва // Проблеми економіки. № 1. С. 20-26.
2. Н. Лук'яненко, О. Зайцева (2020) Пандемія коронавірусу: правові механізми захисту трудових та соціальних прав працівників. Режим доступу: http://rv.dsp.gov.ua/wp-content/uploads/2021/02/lhsi_pandemya_koronavirusu.pdf
3. Промислове виробництво за минулий рік скоротилося на 5,2% — Держстат. - [Електронний ресурс] // Мультимедійна платформа іномовлення України «Укрінформ». 2021. Режим доступу до ресурсу: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3176370-promislove-virobnictvo-za-minulij-rik-skorotilosa-na-52-derzstat.html>.
4. Українська промисловість: підсумки 2020 року та проноз. - [Електронний ресурс] // Інформаційно-аналітичний портал «ua.NEWS». 2021. Режим доступу до ресурсу: <https://ua.news.ua/ukrajskaya-promyshlennost-ytogy-2020-goda-y-prognoz/>.
5. Падіння обсягів вагонобудування у 2020 році склало 70%. - [Електронний ресурс] // Інформаційно-аналітичне видання про залізницю в Україні «Rail.insider». 2021. Режим доступу до ресурсу: <https://www.railinsider.com.ua/padinnya-obsyagiv-vagonobuduvannya-u-2020-roczj-sklalo-70/>.
6. На КВБЗ виробництво вагонів упало на 70%. - [Електронний ресурс]. - Режим доступу. - <https://www.railinsider.com.ua/na-kvzb-vyrobnyctvo-vagoniv-vpalo-na-70/>.
7. Альона Лебедева: Вагонобудування України — to be, or not to be? - [Електронний ресурс] // Інформаційно-аналітичне видання про залізницю в Україні «Rail.insider». 2021. Режим доступу до ресурсу: <https://www.railinsider.com.ua/alona-lebedeva-vagonobuduvannya-ukrayiny-to-be-or-not-to-be/>.
8. Експрес - випуск Держстату України. Підсумки роботи транспорту січень-грудень 2020 році. Режим доступу: URL <https://www.ukrstat.gov.ua>.
9. ОГЛЯД ЕКОНОМІЧНОЇ АКТИВНОСТІ (підсумки 2020 року). - [Електронний ресурс] // Інформаційний ресурс Мінекономіки «GOV.UA». 2021. Режим доступу до ресурсу: [https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=642e389c-d53c-489a-8a43-61612bfd264e&title=OgliadEkonomichnoiAktivnosti-pidsumki2020-Roku-\(12.02.2021\)](https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=642e389c-d53c-489a-8a43-61612bfd264e&title=OgliadEkonomichnoiAktivnosti-pidsumki2020-Roku-(12.02.2021)).
10. European railways struggle to balance Covid-related losses. - [Електронний ресурс] // ProMedia Group «RailFreight». 2021. Режим доступу до ресурсу: <https://www.railfreight.com/railfreight/2021/03/19/european-railways-struggle-to-balance-covid-related-losses/> (23.02.2021).
11. DB Cargo's loss more than doubled in 2020. - [Електронний ресурс] // ProMedia Group «RailFreight». 2021. Режим доступу до ресурсу: <https://www.railfreight.com/railfreight/2021/03/29/db-cargos-loss-more-than-doubled-in-2020/> (23.02.2021).

I.V. Gladkykh*

State Enterprise "Ukrainian Scientific Railway Car Building Research Institute "
33 I. Prykhodka Str., Kremenchuk, Poltava region, 39621, Ukraine
tel: +38 (05366) 6-01-42

N.V. Lupitko

State Enterprise "Ukrainian Scientific Railway Car Building Research Institute "
33 I. Prykhodka Str., Kremenchuk, Poltava region, 39621, Ukraine
tel: +38 (05366) 6-00-28

RESEARCH OF THE CONSEQUENCES OF THE COVID-19 PANDEMIC EFFECT ON THE RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES

The article deals with the study of the negative effects of the COVID-19 pandemic on the world economy. The impact on industrial production and particularly on machine-building industry of Ukraine is considered. The figures of freight and passenger cars manufactured by plants of Ukraine are given. The issue of importing old-aged freight wagons to the territory of Ukraine, which caused an overbalance of life-expired wagons, was considered. This has become a huge problem at such challenging times for domestic freight wagons manufacturers. The activities aimed at bringing the current technical condition of wagons with expired service life to normative condition, reducing the risks of man-made disasters, increasing the competitiveness of rail transportation and engaging the operators of freight cars in the purchase of new freight wagons manufactured by Ukrainian producers are proposed. The paper presents the results of the impact of quarantine restrictions on railway transport. The data on the drop in railway transportation caused by the pandemic in Ukraine and in the countries of the European Union, and the results of the comparative analysis are given. The volumes of the downfall in the production of freight cars and their reasons are analyzed, suggestions on the overcoming the crisis in machine building industry are defined, which will allow to resume the work of rail transport and related industries. This provides a real vision of the possible course of economic processes that will have an immediate effect on the standards of the social life.

Key words: economic crisis, COVID-19, economic recession, industry, machine-building industry, railway transport, railcar-building industry, freight transportation, passenger transportation, EU railways.

REFERENCES

1. Dolbnieva D. V. (2020), Vplyv COVID-19 na ekonomiku krain svitu [Influence of COVID-19 on the world economy], Problemy ekonomiky [Problems of economics], № 1, pp. 20-26 [in Ukrainian].
2. N. Lukianenko, O. Zaitseva (2020), Pandemiiia koronavirusu: pravovi mekhanizmy zakhystu trudovykh ta socialnykh prav pratsivnykiv. [Pandemic of coronavirus: Legal mechanisms for protecting labor and social rights of employees]. URL: http://rv.dsp.gov.ua/wp-content/uploads/2021/02/lhsi_pandemya_koronavirusu.pdf [in Ukrainian].
3. Promyslove vyrobnytstvo za mynulij rik skorotylosia na 5,2% - Derzhstat [Industrial production for the past year decreased by 5.2% - State Statistics] (2021). Multimedia platform of foreign language in Ukraine "Ukrinform" [Multimediiina platforma Inomovlennia Ukrainy «Ukrinform»]. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3176370-promislove-virobnictvo-za-minulij-rik-skorotilosa-na-52-derzhstat.html> [in Ukrainian].

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

4. Ukrainiska promyslovist: pidsumky 2020 roku ta prognoz. [Ukrainian industry: the results of 2020 and forecast.] (2021). Informaciino-analitychnii portal «U.News» [Information and analytical portal «U.News»]. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3176370-promislove-virobnictvo-za-minulij-rik-skorotilosana-52-derzstat.html> [in Ukrainian].
5. Padinnia obsiahiv vagonobuduvannia u 2020 roci sklalo 70%. [Downfall in railcar-building production volumes in 2020 was 70%] (2021). Informacijno-analitychne vydannia pro zaliznytsiu v Ukraini «Rail.insider». [Information and analytical edition of the railway in Ukraine "Rail insider"]. URL: <https://www.railinsider.com.ua/padinnya-obsyagiv-vagonobuduvannya-u-2020-roczy-sklalo-70/> [in Ukrainian].
6. Na KVBZ vyrobnytstvo vagoniv upalo na 70% [On the KVBZ production of cars fell by 70%]. URL: <https://www.railinsider.com.ua/na-kvbz-vyrobnycztvo-vagoniv-vpalo-na-70/> [in Ukrainian].
7. Alona Lebedyeva: Vahonobuduvannia Ukrainy - to be, or not to be? [Railcar-building of Ukraine - to be, or not to be?] (2021). Informaciino-analitychne vydannia pro zaliznytsiu v Ukraini «Rail.insider» [Information and analytical edition of the railway in Ukraine "Rail.insider"]. URL: <https://www.railinsider.com.ua/alona-lebedyeva-vagonobuduvannya-ukrayiny-to-be-or-not-to-be/> [in Ukrainian].
8. Ekspres - vypusk Derzhstatu Ukrainy. Pidsumky roboty transportu sichen-gruden 2020 roku [Express - issue of the State Statistics Committee of Ukraine. Results of transport of January-December 2020]. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua> [in Ukrainian].
9. Ogljad ekonomichnoi aktyvnosti (pidsumky 2020 roku) [Overview of economic activity (the results of 2020) (2021). Informaciinii resurs Minekonomiky' «GOV.UA». [Information resource of the Ministry of Economy "Gov.UA"]. URL: <https://www.me.gov.ua/Documents/Detail?lang=uk-UA&id=642e389c-d53c-489a-8a43-61612bfd264e&title=OgljadEkonomichnoiAktivnosti-pidsumki2020-Roku-> (accessed at 12 February 2021) [in Ukrainian].
10. European railways struggle to balance Covid-related losses. (2021). ProMedia Group «RailFreight».. URL: <https://www.railfreight.com/railfreight/2021/03/19/european-railways-struggle-to-balance-covid-related-losses/> (accessed at 23 February 2021).
11. DB Cargo's loss more than doubled in 2020. (2021). ProMedia Group «RailFreight». URL: <https://www.railfreight.com/railfreight/2021/03/29/db-cargos-loss-more-than-doubled-in-2020/> (accessed at 23 February 2021).