



НУВГП



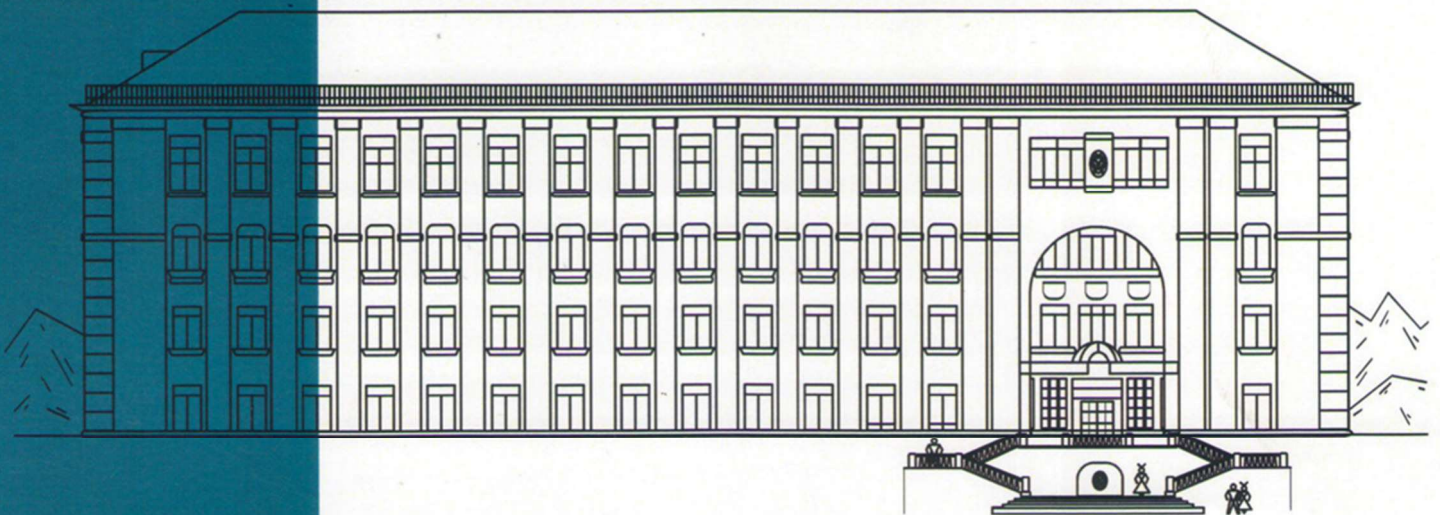
Національний університет  
водного господарства  
та природокористування

*присвячена 60-річчю кафедри  
будівельних, дорожніх та  
меліоративних машин*

# ЗБІРНИК ТЕЗ КОНФЕРЕНЦІЇ

ШОСТА  
ВСЕУКРАЇНСЬКА НАУКОВО-ТЕХНІЧНА  
ІНТЕРНЕТ-КОНФЕРЕНЦІЯ  
«ІННОВАЦІЙНІ ТЕХНОЛОГІЇ РОЗВИТКУ  
МАШИНОБУДУВАННЯ ТА ЕФЕКТИВНОГО  
ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ  
СИСТЕМ»

*27-28 ЛИСТОПАДА 2025 року*



Рівне 2025

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ВОДНОГО ГОСПОДАРСТВА ТА  
ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ  
НАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ МЕХАНІЧНИЙ ІНСТИТУТ**

*присвячена 60-річчю кафедри  
будівельних, дорожніх та меліоративних машин*

**ШОСТА ВСЕУКРАЇНСЬКА НАУКОВО-ТЕХНІЧНА  
ІНТЕРНЕТ-КОНФЕРЕНЦІЯ  
«ІННОВАЦІЙНІ ТЕХНОЛОГІЇ РОЗВИТКУ МАШИНОБУДУВАННЯ ТА  
ЕФЕКТИВНОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ»**

**27–28 ЛИСТОПАДА 2025 р.**

**РІВНЕ – 2025**

Інноваційні технології розвитку машинобудування та ефективного функціонування транспортних систем. Матеріали тез доповідей.

Національний університет водного господарства та природокористування, 27–28 листопада 2025 року

---

УДК 621:656.13:347.763:378:001.895

I–66

**Рецензенти:**

**Савіна Н. Б.**, проректорка з наукової роботи та міжнародних зв'язків Національного університету водного господарства та природокористування, д.е.н., професорка;

**Сорока В. С.**, проректор з науково-педагогічної та навчальної роботи Національного університету водного господарства та природокористування, к.с.-г.н., доцент;

**Марчук М. М.**, професор кафедри автомобілів та автомобільного господарства Національного університету водного господарства та природокористування, к.т.н., професор;

**Кравець С. В.**, професор кафедри будівельних, дорожніх та меліоративних машин Національного університету водного господарства та природокористування, д.т.н., професор.

*Рекомендовано вченою радою*

*Національного університету водного господарства та природокористування.*

*Протокол № 13 від 18 грудня 2025 р.*

Відповідальний за випуск:

*Тхорук Є. І.*, к.т.н., доцент, в.о. завідувача кафедри будівельних, дорожніх та меліоративних машин Національного університету водного господарства та природокористування.

**I–66** Інноваційні технології розвитку машинобудування та ефективного функціонування транспортних систем : збірник тез VI Всеукраїнської науково-технічної інтернет-конференції 27–28 листопада 2025 р. [Електронне видання]. – Рівне : НУВГП, 2025. – 380 с.

**ISBN 978-966-327-675-5**

Збірник тез конференції об'єднує наукові праці, що розглядають останні досягнення в інноваціях машинобудування, транспортних системах і логістиці. Основні теми включають новітні технології в машинобудуванні та транспорті, оптимізацію транспортних систем і логістичних процесів, підвищення безпеки дорожнього руху, а також розробки в конструюванні та експлуатації автомобільного транспорту. Роботи, представлені в збірнику, пропонують нові підходи до розв'язання актуальних проблем, що стосуються ефективного функціонування транспорту, та є корисними для науковців, інженерів і практиків та всіх, хто зацікавлений у розвитку інноваційних технологій у галузі транспорту та машинобудування.

**УДК 621:656.13:347.763:378:001.895**

**ISBN 978-966-327-675-5**

© Національний університет водного господарства та природокористування, 2025

---

УДК 656.23

## ДОСЛІДЖЕННЯ ТАРИФНОЇ СИСТЕМИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА РИНКУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

**Запара Віктор, Запара Ярослав, Камінський Богдан**

*Український державний університет залізничного транспорту,  
майдан Оборонний Вал, 7, м. Харків, 61050*

АТ «Укрзалізниця» нині залишається ключовим елементом транспортної інфраструктури України. Попри широкомасштабну військову агресію, залізничний транспорт продовжує виконувати стратегічно важливу роль у забезпеченні економічної та оборонної стійкості держави. На його частку припадає близько 68% вантажообігу та приблизно 30% пасажирських перевезень.

Залізниця є основним каналом експорту продукції, передусім аграрної, металургійної та гірничодобувної галузей. Крім того, саме вона забезпечує перевезення військових вантажів, евакуацію населення, транспортування гуманітарної допомоги та підтримку логістики для енергетичного сектору. Таким чином, стабільна робота «Укрзалізниці» безпосередньо впливає на функціонування економіки та національної безпеки.

Незважаючи на вагому роль компанії, її фінансовий стан за останні роки істотно погіршився. Основна причина – зменшення обсягів вантажних перевезень унаслідок воєнних дій, блокади портів і руйнування інфраструктури. Додатковим тиском є значне валютне боргове навантаження – близько 60,6 млрд грн, що становить приблизно 15% активів компанії.

У 2026 році «Укрзалізниця» має виплатити 31,4 млрд грн за єврооблігаціями та 2 млрд грн купонних платежів, що створює серйозний ризик дефолту без реструктуризації боргу. Паралельно очікується подальше падіння вантажообігу: з 173 млн тонн у 2024 році до 160 млн тонн у 2025-му. У порівнянні з довоєнним 2021 роком (314 млн тонн) це зниження майже на 50%.

Витрати ж компанії навпаки продовжують зростати – з 107,2 млрд грн у 2024 році до понад 129 млрд грн у 2027-му. Основні чинники – інфляція заробітних плат, подорожчання енергоносіїв і запчастин, а також підвищення вартості ремонту та обслуговування рухомого складу. Сьогодні на оплату праці та енергію припадає до 80% усіх витрат.

Однією з критичних проблем залишається замороження тарифів. Із літа 2022 року не проводилась індексація ставок на перевезення. Пропозицію АТ «Укрзалізниця» підвищити тарифи на 37% у грудні 2024 року уряд не підтримав, що фактично позбавило компанію можливості компенсувати інфляційний тиск.

Натомість на кінець 2025 року планується підвищення тарифів на 27%, а з 1 січня 2026 року – ще на 11%, тобто загалом понад 40% [1]. Проте навіть такі кроки не розв'яжуть проблему системного дисбалансу між прибутковим вантажним сегментом і збитковими пасажирськими перевезеннями. У 2024 році вантажний сектор дав близько 20 млрд грн прибутку, тоді як пасажирський традиційно залишається дотаційним.

Раніше збитки пасажирських перевезень покривались за рахунок перехресного субсидування з вантажного сектору. Така модель дедалі більше вичерпує себе, оскільки надмірне підвищення тарифів для бізнесу призводить до скорочення вантажної бази, втрати конкурентоспроможності залізниці та відтоку клієнтів до автотранспорту.

Фахівці наголошують, що під час воєнного стану компенсація пасажирських збитків має здійснюватись через прямі державні субвенції, а не за рахунок бізнесу. На 2026 рік компанія просить у держави 21 млрд грн підтримки для збалансування фінансової моделі.

Для стабілізації ситуації АТ «Укрзалізниця» реалізує низку заходів:

- реструктуризація валютного боргу із залученням міжнародних радників для запобігання дефолту;
- скорочення витрат та реалізація непрофільних активів;
- зменшення персоналу: із 216 тис у 2022 році до прогнозованих 177,8 тис у 2026-му;
- оптимізація закупівель і тимчасове обмеження ремонтних програм;
- впровадження енергоефективних технологій.

Завдяки цим заходам у 2025 році планується зекономити приблизно 6 млрд грн. Проте така економія має і негативні наслідки: ризики погіршення технічного стану рухомого складу та зниження безпеки перевезень.

За прогнозами, у 2025 році АТ «Укрзалізниця» може зазнати близько 22 млрд грн збитків, а з урахуванням реалізації програми «УЗ-3000» – навіть удвічі більше [2]. Тому експерти пропонують комплексну програму державної підтримки за європейською моделлю:

- монетизацію пільг на проїзд та створення єдиного реєстру пільговиків;
- оновлення рухомого складу й модернізацію інфраструктури;
- укладання прозорих контрактів на послуги загального інтересу (PSO);
- компенсацію збитків пасажирського сектору з держбюджету (20–30 млрд грн на рік).

Такі підходи успішно застосовуються в країнах ЄС, де держава компенсує перевізникам соціально значущі перевезення, не руйнуючи ринкової логіки тарифоутворення.

АТ «Укрзалізниця» перебуває у складному становищі, але водночас має стратегічне значення для економіки України. Подальше збереження її стабільності потребує поєднання внутрішніх реформ (оптимізації, підвищення ефективності, прозорого управління) та системної державної підтримки. Лише за умов фінансової збалансованості, модернізації інфраструктури й справедливої тарифної політики залізниця зможе залишатися надійною опорою економіки та обороноздатності країни навіть у воєнний час.

1. У Верховній Раді порушили питання справедливості тарифів УЗ на вантажні перевезення. URL: <https://www.railinsider.com.ua/u-verhovnij-radi-porushyly-pytannya-spravedlyvosti-taryfiv-uz-na-vantazhni-perevezennya/> (дата звернення: 12.11.2025).

2. Клименко: програма «УЗ-3000» може вдвічі збільшити збитки Укрзалізниці. URL: <https://www.railinsider.com.ua/klymenko-uz-3000-zbytky-40-mlrd-ukrzaliznytsia/> (дата звернення: 12.11.2025).

Наукове видання

## ЗБІРНИК МАТЕРІАЛІВ ТЕЗ

VI Всеукраїнської науково-технічної інтернет-конференції  
«ІННОВАЦІЙНІ ТЕХНОЛОГІЇ РОЗВИТКУ МАШИНОБУДУВАННЯ  
ТА ЕФЕКТИВНОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ  
СИСТЕМ»

27–28 листопада 2025 р.

*Матеріали тез доповідей друкуються в авторській редакції.  
Редакційна колегія не несе відповідальності за достовірність інформації, поданої в роботах,  
та залишає за собою право не погоджуватися з думкою авторів на викладені проблеми.*

<i>Відповідальний за випуск</i>	<i>Є. І. Тхорук</i>
<i>Комп'ютерна верстка</i>	<i>І. О. Хітров, Б. І. Степанюк</i>
<i>Технічний редактор</i>	<i>Г. Ф. Сімчук</i>

*Видавець і виготовлювач  
Національний університет  
водного господарства та природокористування  
вул. Соборна, 11, м. Рівне, 33028.*

*Свідоцтво про внесення суб'єкта видавничої справи до  
державного реєстру видавців, виготівників і розповсюджувачів  
видавничої продукції РВ № 31 від 26.04.2005 р.*