

**Экономика Украины тормозится
на фоне падения грузоперевозок**

news

**Экономика Украины
тормозится на фоне
падения
грузоперевозок**

ua.politsturm.com

2025-09-12

3 мин. на чтение

По итогам первой половины 2025 года доходы крупных и средних предприятий нашей страны **сократились** на 10,3% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. По **данным** Госстата, за январь-июнь 2025 года компании показали положительный финансовый результат до налогообложения в размере 428,8 млрд грн, тогда как в прошлом году он составлял 491,2 млрд грн.

За первые шесть месяцев текущего года прибыль предприятий составила 555,7 млрд грн, что на 10,3% меньше, чем в январе-июне 2024 года. В то же время доля убыточных предприятий осталась на уровне 25,7% — они получили **убытки** в размере 126,9 млрд грн, что на 1,2% меньше по сравнению с прошлым годом.

Если тенденция сохранится, по итогам года можно будет фиксировать не стагнацию, а полноценное падение экономики — после символического роста в 2023–2024 годах. В прошлом году тысяча крупнейших предприятий страны суммарно заработала 8,2 трлн грн чистого дохода, демонстрируя способность работать даже в условиях военных действий. Теперь же даже крупный бизнес всё хуже справляется с генерацией прибыли — это тревожный сигнал для экономики в целом.

На фоне этого продолжает **падать** объем грузовых перевозок в стране. В январе-июле 2025 года он упал на 12,6% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года — до 181,2 млн тонн. **Грузооборот** за этот период сократился сильнее — на 13,5%, до 94,37 млрд тонна·км.

Падение перевозок и ещё более глубокое сокращение грузооборота означает, что экономика перевозит меньше тяжёлых и объёмных грузов, а средняя длина плеча по железной дороге сокращается. Это отражает спад в металлургии, добыче, строительстве и частично в агрологистике. Когда тонны падают на 12,6%, а тонно-километры на 13,5%, это значит не только, что грузов меньше, но и что они едут ближе.

Железная дорога по-прежнему тянет львиную долю грузов, но и там объём перевозок составил лишь 92,5 млн тонн, что на 11% хуже показателя семи месяцев 2024 года. Объяснение «ближе везём до портов» выглядит логичным: восстановление морского маршрута позволяет везти зерно и руду не на дальние западные переходы, а к черноморским терминалам. Итог парадоксален: плечо короче, грузооборот проседает сильнее, а себестоимость логистики для бизнеса даже растёт из-за перегрузок, простоев и узких горлышек на подходах к портам.

Автологистика показывает иную картину. Перевезено было порядка 66,7 млн тонн грузов, что на 11% меньше, чем в прошлом году, хотя грузооборот снизился лишь на 4%. Это признак удлинения средних поездок: часть «пересела» с рельс на колёса, выросла доля межрегиональных и приграничных маршрутов, а локальные короткие доставки просели. Такая замена железной дороги автомобилями обычно дороже для экономики и разрушает дороги.

С пассажирами ситуация противоположная: людей перевезли чуть больше, а пассажирооборот заметно вырос. Значит, украинцы стали ездить чаще и

дальше — на работу, по делам, на учёбу. Метро прибавило, а трамваи и троллейбусы слегка просели — это похоже на хроническое недофинансирование наземного электротранспорта и уязвимость его инфраструктуры. Одновременно пассажирские железнодорожные перевозки потеряли почти 5% — люди, видимо, пересели на автобусы и авто из-за расписания, времени в пути и высоких цен на билеты.

Капиталистическая экономика Украины наглядно демонстрирует внутренний кризис. Сокращение прибыли предприятий и ухудшение показателей грузоперевозок — это не просто статистические данные, а выражение глубоких противоречий в экономическом базисе. Правящий класс и государство столкнулись с тем, что даже в условиях военного положения и кризиса не удаётся удержать динамику роста, а "эффективные менеджеры" всё хуже справляются с вызовами времени. Крупные компании, несмотря на все налоговые льготы, государственные дотации и внешнюю поддержку, постепенно теряют способность генерировать прибыль. Это означает, что кризис приобретает системный характер и выходит за рамки частных сбоев.

Падение грузоперевозок, особенно в базовых отраслях — металлургии, добыче, строительстве, — отражает реальное сокращение материального производства. Перемещение акцента на более короткие маршруты и логистические перегрузки свидетельствует о разрушении привычных хозяйственных связей. Прибыльность бизнеса сокращается, а затраты на логистику растут, что делает воспроизводство капитала всё более дорогим и неустойчивым. Таким образом, транспортная статистика лишь подтверждает кризис в реальном секторе.

Автомобилизация грузопотоков при падении железнодорожных перевозок показывает ещё одну сторону капиталистической иррациональности: дорожная инфраструктура перегружается и разрушается, себестоимость возрастает, а стратегическая транспортная система оказывается недофинансированной. Всё это есть прямое следствие того, что капитал ориентирован не на общественные интересы, а на краткосрочную выгоду. Даже в условиях продолжающихся военных действий капиталисты не стремятся к системному развитию транспорта, а лишь ищут способы переложить издержки на общество.

Оригинальная статья