

ІНВЕСТИЦІЇ У ПІСЛЯВОЄННУ ВІДБУДОВУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Васильєв О.Л., к.е.н., доцент (УкрДУЗТ)

Проведено аналіз діяльності залізничного транспорту в першому півріччі 2022 р. Наведено попередні оцінки загальних прямих та непрямих втрат залізничного транспорту внаслідок російської військової агресії. Визначено короткострокові пріоритети інвестування в об'єкти залізничної інфраструктури. Запропоновано інвестиційні проєкти для відновлення роботи залізничного транспорту на середньостроковий період та стратегічну перспективу та можливі джерела їх фінансування.

Ключові слова: *інвестиції, залізничний транспорт, залізнична інфраструктура, післявоєнне відновлення.*

INVESTMENTS IN THE POST-WAR DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT IN UKRAINE

Vasyliiev O.L., Candidate of Economic Sciences, associate professor (USURT)

An analysis of the activity of railway transport in the first half of 2022 has been carried out. Preliminary estimates of the total direct and indirect losses of railway transport as a result of Russian military aggression have been provided, which, in the conditions of continuous military operations, continue to grow. Taking into account the difficult financial situation of Ukrzaliznytsia, this will mean the impossibility of post-war reconstruction of the railway infrastructure only with the company's own funds. It was determined that the restoration of the destroyed infrastructure of railway transport should take into account possible changes in the location of large industrial enterprises, and, accordingly, the places where freight flows originate. Short-term priorities for investing in railway infrastructure facilities have been determined, depending on the regions of the country where these facilities are located. For the regions where hostilities took place, the primary task will be the reconstruction of infrastructure facilities in order to ensure the uninterrupted functioning of transport networks for cargo and passenger transportation. At the same time, for the rear regions, the tactical goals will be to ensure the restoration of partial damage to railway infrastructure facilities and the creation of conditions for the operation of logistics routes. Investment projects for the recovery of railway transport for the medium-term period and the strategic perspective are proposed. It was determined that at all stages of the implementation of projects for the restoration of infrastructure facilities, the principles of integrity, transparency and accountability must be observed, as well as other necessary measures aimed at minimizing corruption risks must be taken. Sources of investment in the restoration of the railway infrastructure are proposed, taking into account the limitations of own funds of JSC "Ukrzaliznytsia", which can be credit funds of European financial structures and institutions, funds of private business, as well as European operators of railway transport.

Key words: *investments, railway transport, railway infrastructure, post-war reconstruction.*

Постановка проблеми. В умовах війни залізничний транспорт України виконує низку надважливих військових, соціальних, гуманітарних та економічних завдань. Виконання цих завдань включає постачання військової техніки та іншої допомоги фронту, евакуацію і переміщення населення з небезпечних регіонів, організацію та обслуговування вантажних перевезень, гуманітарної допомоги тощо. Об'єкти залізничної інфраструктури під час війни зазнають значного руйнування та знищення. А у повоєнний час саме відбудова цих об'єктів та забезпечення безпечних і надійних умов їх експлуатації сприятиме відновленню економіки країни. Звісно такі заходи вимагатимуть значного обсягу інвестицій.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми інвестування у залізничній галузі, у зв'язку з їх актуальністю, є темою наукових досліджень вітчизняних та зарубіжних науковців. Питанням інвестиційної діяльності на залізничному транспорті присвячено наукові праці таких вчених, як: Чамай Ю., Неделеакова Є., Шперка А., Ліжбетінова Л., Окланд А., Олссон Н., Венстад М., Дикань В., Обруч Г., Кірдіна О., Корінь М., Кондратюк М., Андреева О., Ейтутіс Г., Никифорок О., Бойко О. [1-7] та ін. Праці цих науковців були присвячені аспектам інвестиційної діяльності на залізничному транспорті в мирний час і не враховували необхідність відновлення залізничної інфраструктури після військових дій.

Метою статті є визначення напрямів інвестування на залізничному транспорті при післявоєнному відновленні України.

Виклад основного матеріалу дослідження. На початок 2022 р. АТ «Укрзалізниця» було найбільшим роботодавцем країни зі штатом 231 тис. співробітників та забезпечувало 82% вантажних та 50% пасажирських перевезень [8].

За січень-квітень 2022 р. залізничним транспортом перевезено 65,9 млн. тонн

вантажів, що становить лише 69% від рівня аналогічного періоду 2021 р. В той же час перевезено 7,4 млн. пасажирів, що більше аналогічного періоду 2021 р. на 1,5 млн. пасажирів. Найбільший приріст (64 %) відбувся у березні 2022 р. за рахунок здійснення евакуаційних перевезень. З перших днів війни АТ «Укрзалізниця» перевезено понад 7 тис. тонн гуманітарної допомоги у пасажирських вагонах [8].

Транзитні перевезення залізничним транспортом за період війни (березень-квітень 2022 р.) зменшились проти рівня аналогічного періоду 2021 р. на 88,4% [8].

За попередніми оцінками, загальний обсяг пошкодженого залізничного полотна становить до 200 км; кількість пошкоджених залізничних вокзалів і станцій — щонайменше 57. Також, станом на 13 червня, близько 1200 км залізничних колій знаходяться на тимчасово окупованій (після 24.02) території [9]. При цьому, є підстави вважати, що все рухоме майно Укрзалізниці, яке не було вивезено з таких територій вчасно, можна вважати повністю втраченим (зруйнованим або вкраденим військами країни-агресора).

В даний час залізниця використовує лише близько 40% своєї потенційної спроможності. Так, її потенційна здатність щодо перевалки вантажів, зокрема на експорт, складала 3400 вагонів на добу, або 220 тонн вантажу. Фактично зараз залізниця спроможна відвантажувати за добу не більше 1900 вагонів, а час очікування для перетину кордону може сягати 25 діб [10].

Загальні прямі втрати залізниці, станом на 13 червня, оцінюються в \$3,1 млрд. Водночас непрямі втрати залізничного транспорту оцінюються ще принаймні в 4,4 млрд доларів [9]. В першу чергу, внаслідок недоотримання доходів від перевезень, витрат на евакуацію населення, перевезення гуманітарної допомоги, виплату матеріальної допомоги родинам загиблих та поранених співробітників, безоплатно переданих активів, а також надання інших послуг для забезпечення

обороздатності країни. Крім того дана оцінка не враховує потреб у модернізації, що зумовлюється високим ступенем амортизації основних фондів залізниць (рухомого складу, зокрема).

Ворогом постійно наносяться цілеспрямовані ракетні удари по залізничній інфраструктурі. Найбільших втрат зазнали об'єкти залізничної інфраструктури, які розташовано в Київській, Чернігівській, Сумській, Харківській, Одеській, Донецькій та Луганській області. Слід відзначити, що в умовах ведення бойових дій неможливо повністю оцінити масштаби всіх руйнувань залізничної інфраструктури, тим більше на Сході та Півдні України, де сьогодні йдуть активні бойові дії.

В умовах безперервних воєнних дій сума збитків АТ «Укрзалізниця» продовжує зростати. З урахуванням складного фінансового стану Укрзалізниці на початок війни, це означатиме неможливість післявоєнного відновлення залізничної інфраструктури лише за власні кошти товариства.

Важливим рушієм відновлення та розбудови залізничної інфраструктури у повоєнний період має стати вибір стратегії її відновлення і модернізації, яка повинна органічно вписуватися в загальну Стратегію відродження України.

Обов'язковим є використання під час відновлення залізничної інфраструктури нових стандартів, які б відповідали вимогам ЄС в галузі залізничного транспорту, зокрема, в частині забезпечення доступності пасажирської інфраструктури для пасажирів з інвалідністю та інших маломобільних груп населення.

На всіх етапах реалізації проектів відновлення об'єктів інфраструктури має забезпечуватись дотримання принципів доброчесності, прозорості та підзвітності, а також вжиття інших необхідних заходів, спрямованих на мінімізацію корупційних ризиків. Крім того, обов'язковим є дотримання екологічної та санітарної безпеки при розборі завалів та

реконструкції будівель та інженерних споруд.

Визначення короткострокових пріоритетів інвестування в об'єкти залізничної інфраструктури буде залежати від регіонів країни, в яких ці об'єкти розміщено. Для регіонів, в яких відбувались бойові дії, першочерговим завданням буде відбудова інфраструктурних об'єктів з метою забезпечення безперервного функціонування транспортних мереж для здійснення вантажо- і пасажироперевезень. В той же час для тилкових регіонів тактичними цілями стане забезпечення відновлення часткових пошкоджень об'єктів залізничної інфраструктури та створення умов для експлуатації логістичних маршрутів.

В якості інвестиційних проектів для відновлення роботи залізничного транспорту на середньостроковий період, можна розглядати наступні:

- відбудова знищеної залізничної інфраструктури (з електрифікацією) в напрямку морських портів за новітніми технологіями;

- придбання тягового рухомого складу;

- придбання вантажних вагонів (з урахуванням стандартів ЄС та вимог ЄС щодо габаритів) на підставі здійсненого аналізу потреби з урахуванням втрат вантажних вагонів під час бойових дій;

- придбання нового пасажирського рухомого складу з урахуванням вимог інклюзивності;

- відбудова вагоно- та локомотиворемонтних заводів для забезпечення обслуговування рухомого складу.

До стратегічних інвестиційних проектів відновлення залізничного транспорту можна віднести:

- приведення залізничних колій до європейських стандартів (1435 мм замість 1520 мм), що полегшить економічні зв'язки між Україною та ЄС, а також сприятиме забезпеченню подальшої безпеки та розвитку країни;

- розвиток мережі логістичних мультимодальних терміналів з функціями інтегрованих транспортно-логістичних центрів;

- забезпечення відповідності залізничної інфраструктури на основних напрямках вимогам регламенту ЄС № 1315/2013 від 11 грудня 2013 р. щодо керівних принципів Союзу стосовно розвитку транс'європейської залізничної мережі;

- продовження комплексної реконструкції ключових залізничних станцій та прилеглих територій з будівництвом мультимодальних пасажирських хабів в основних міських конгломератах (Київ, Львів, Харків, Дніпро, Запоріжжя, Одеса), що поєднують залізницю з різними видами міського транспорту зі зручними розкладом та пересадками, а також забезпечать сполучення міст з пригородами сучасними приміськими поїздами;

- будівництво високошвидкісних залізничних ділянок (наприклад, на маршруті Київ-Варшава).

Внаслідок великих втрат здійснити всі ці інвестиційні проекти власним коштом АТ «Укрзалізниця» не буде мати можливості. В якості джерел інвестицій в розвиток залізничної інфраструктури у повоєнний період можна розглядати кредитні кошти європейських фінансових структур та інституцій, таких як Європейський банк реконструкції та розвитку, Європейський інвестиційний банк. Збільшенню інвестицій в галузь сприятимуть запровадження конкурентного ринку залізничних перевезень, а також залучення приватного капіталу. Це стосується також допуску приватних локомотивів до роботи на окремих маршрутах залізниць та інших заходів в рамках механізмів державно-приватного партнерства. Крім того допуск європейських операторів до конкурування на українському ринку залізничних перевезень міг би дозволити їм поділитися управлінським досвідом та технологіями, а

також поліпшити обслуговування клієнтів у довгостроковій перспективі. За умов створення Євросоюзом трастового Фонду солідарності, метою якого стане фінансування відновлення України після війни, акумульовані в ньому кошти також можуть бути використані й для відбудови залізничної інфраструктури.

Висновок. Таким чином, в умовах продовження російської агресії обсяги втрат залізниць України продовжують зростати. Однак вже зараз необхідно розробляти інвестиційні проекти спрямовані на відновлення залізничної інфраструктури в коротко-, середнє- та довгостроковій перспективі. Джерелами інвестицій з урахуванням обмеженості власних коштів АТ «Укрзалізниця» можуть стати кредитні кошти європейських фінансових структур та інституцій, приватного бізнесу, європейських операторів залізничних перевезень.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1 Čamaj J., Nedeliaková E., Šperka A., Ližbetinová L. The planning of investment activities in field of railway transport with support of simulation. *Transportation research procedia*. 2021. Volume 53. P. 39-49.

2 Okland A., Olsson N., Venstad M. Sustainability in railway investments, a study of early-phase analyses and perceptions. *Sustainability*. 2021. 13(2), 790.

3 Дикань В. Л., Обруч Г. В. Управління реалізацією спільних інвестиційних проектів за участю підприємств залізничного транспорту в умовах цифровізації. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2020. № 69. С. 9-21

4 Кірдіна О.Г. Формування інвестиційної стратегії розвитку залізничного транспорту в умовах подолання системної кризи в галузі. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2021. № 74. С. 37-44.

5 Корінь М. В., Кондратюк М. В., Обруч Г. В. Інвестиційне забезпечення розвитку залізничного транспорту України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2018. № 62. С. 249-259.

6 Андрєєва О. В. Чинники ефективного інвестування залізниць в умовах динамізації циклів економічного розвитку. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2012. № 39. С. 83-88.

7 Ейтутіс Г., Никифорок О., Бойко О. Потенційні джерела інвестування в розвиток залізничного транспорту України: можливості їх диверсифікації. *Економіст*. 2012. №8. С. 64-69.

8 Проект Плану відновлення України. Матеріали робочої групи «Відновлення та розбудова інфраструктури». *Урядовий портал: веб-сайт*. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/restoration-and-development-of-infrastructure.pdf> (дата звернення: 09.01.2023).

9 Пропозиції Робочої групи з аудиту збитків, понесених внаслідок війни, до Плану відновлення України *Урядовий портал: веб-сайт*. URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/audit-of-war-damage.pdf> (дата звернення: 09.01.2023).

10 Обмеження логістичних можливостей та експортні питання під час військових дій. *Запорізька торгово-промислова палата: веб-сайт*. URL: <https://www.cci.zp.ua/vebinar-obmezhenya-logistichnyh-mozhlyvostej-ta-ekspornit-pytannya-pid-chas-vijskovyih-dij-videozapys/> (дата звернення: 09.01.2023).

REFERENCES

1 Čamaj J., Nedeliaková E., Šperka A. and Ližbetinová L. (2021) The planning of investment activities in field of railway transport with support of simulation. *Transportation research procedia*. Volume 53. P. 39-49.

2 Okland A., Olsson N. and Venstad M. (2021) Sustainability in railway investments, a study of early-phase analyses and perceptions. *Sustainability*. № 13(2), 790.

3 Dykan V. L. and Obruch H. V. (2020) Upravlinnia realizatsiieiu spilnykh investytsiinykh proektiv za uchastiu pidpriemstv zaliznychnoho transportu v umovakh tsyfrovizatsii [Managing the implementation of joint investment projects involving railway transport enterprises in the context of digitalization]. *Bulletin of Economics of Transport and Industry*. № 69. P. 9-21.

4 Kirdina O. G. (2021) Formuvannya investytsiynoyi strategiyi rozvytku zaliznychnoho transportu v umovakh podolannya systemnoyi kryzy v galuzi [Formation of an investment strategy for the development of railway transport in the conditions of overcoming the systemic crisis in the industry]. *Bulletin of Economics of Transport and Industry*. № 74. P. 37-44.

5 Korin` M. V., Kondratyuk M. V. and Obruch G. V. (2018) Investytsiijne zabezpechennya rozvytku zaliznychnoho transportu Ukrayiny [Investment support for the development of railway transport of Ukraine]. *Bulletin of Economics of Transport and Industry*. № 62. P. 249-259.

6 Andryeyeva O. V. (2012) Chy`nny`ky` efekty`vnoho investuvannya zaliznycz` v umovakh dy`namizaciyi cy`klyv ekonomichnogo rozvytku [Factors of effective investment of railways in conditions of dynamization of cycles of economic development]. *Bulletin of Economics of Transport and Industry*. № 39. P. 83-88.

7 Eututis G., Nikiforuk O. and Boyko O. (2012) Potential sources of investment in the development of railway transport of Ukraine: opportunities for their diversification [Potential sources of investment in the development of railway transport of Ukraine: opportunities for their diversification]. *Economist*. vol. 8. P. 64–69.

8 *Government portal: website* (2022), — Project of the Recovery Plan of Ukraine. Materials of the working group -Restoration

and development of infrastructure⁹, available at: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/restoration-and-development-of-infrastructure.pdf> (Accessed 09 January 2023).

9 *Government portal: website* (2022), -Proposals of the Working Group on the Audit of Damages Suffered as a Result of the War to the Recovery Plan of Ukrainell, available at: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/>

[recoveryrada/ua/audit-of-war-damage.pdf](https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/audit-of-war-damage.pdf) (Accessed 09 January 2023).

10 *Zaporizhzhia Chamber of Commerce and Industry: website* (2022), -Limitation of logistic possibilities and export issues during military operations¹⁰, available at: <https://www.cci.zp.ua/vebinar-obmezhennya-logistychnyh-mozhlyvostej-ta-eksportni-pytannya-pid-chas-vijskovyh-dij-videozapys/> (Accessed 09 January 2023).