

РОЗДІЛ 7. ГРОШІ, ФІНАНСИ І КРЕДИТ

СУЧАСНИЙ СТАН, ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТА ФІНАНСУВАННЯ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУCURRENT STATE, PROSPECTS OF THE DEVELOPMENT AND FINANCING
OF RAIL TRANSPORT

УДК 658.15

DOI: <https://doi.org/10.32782/infrastructure69-31>**Бормотова М.В.**¹к.е.н., доцент,
доцент кафедри управління державними
і корпоративними фінансами,
Український державний університет
залізничного транспорту**Машошина Т.В.**²к.е.н., доцент,
доцент кафедри управління державними
і корпоративними фінансами,
Український державний університет
залізничного транспорту**Тройнікова О.М.**³к.е.н., доцент,
доцент кафедри управління державними
і корпоративними фінансами,
Український державний університет
залізничного транспорту**Bormotova Maryna**Ukrainian State University
of Railway Transport of Kharkiv**Mashoshyna Tetiana**Ukrainian State University
of Railway Transport of Kharkiv**Troinikova Olena**Ukrainian State University
of Railway Transport of Kharkiv

У статті розкрито основні тенденції, проблеми розвитку та наведено перспективи поствоєнного фінансування залізничного транспорту. Прیدілено увагу вкладу залізничної галузі в стабілізацію ситуації в суспільстві в перші місяці російської навали. Україна має потужний транспортний потенціал, в частині залізничного сектору, який в повному обсязі проявився під час військового стану, але на сучасному етапі необхідні нові дієві підходи щодо його використання. При плануванні діяльності залізничного транспорту на ближчу перспективу та на післявоєнні часи, одним з першочергових завдань є оперативне збільшення пропускнуєї спроможності вантажних переходів. Це важливо не лише для України, але й для світової економіки в цілому. В статті відокремлені основні напрямки збільшення пропускнуєї спроможності вантажних переходів. Встановлено основні джерела подальшого розвитку залізничного транспорту.

Ключові слова: залізничний транспорт, транспортний потенціал, інвестиції.

In the conditions of social upheavals, natural disasters, man-made catastrophes, military actions, railway transport is the most effective helper of the economy, to meet social needs, due to its reliability. The need for investment in the railway industry is obvious. In 2021, for the first time, the state budget of Ukraine provided financial resources for rail transport, this money was planned to be used for the purchase of new passenger cars and the development of railway infrastructure for passenger transport. In the European Union, rail passenger transport is subsidized by the state, and the development of railway infrastructure is financed. In 2020, a new European Transport Development Strategy was adopted, which, opening new opportunities for domestic railways based on the existing European advantages of rail transport, also takes into account the high environmental friendliness of rail transport. By 2030, it was planned to double the volume of passenger rail traffic in all EU countries compared to 2019. And with the prospect of 2050, this figure was projected to increase threefold. Effective financing of railways could result in their ability to become the main mode of transport, as is the case in Europe today. Within the "contours of the new post-transition system" in the post-war reconstruction of infrastructure, including transport, is the search for and attraction of resources, the main sources may be long-term loans, to a lesser extent grants from Western countries, and financial assistance from international organizations, including UN. According to various estimates, Ukraine's GDP in 2022 will shrink by 35–50%, which could lead to the closure of production. Therefore, there is an understanding that in the coming years our economy will be subsidized, where for a certain period of time, the main investor will be the state. And the duration of the exit from the crisis will depend on what priorities will be determined. Since 2007, the European Union has switched to a single instrument of financial assistance – IPA (Instrument for Pre-Accession Assistance), aimed at supporting reforms by providing financial and technical assistance. This tool can be used by both EU accession candidates and some candidates. The Rebuild Ukraine project is aimed at rebuilding Ukraine after the end of the war, as well as supporting the economy, effective state management, and integration into the European Union. Ukraine's obtaining the status of a candidate for joining the European Union opens up access to EU financial instruments and can become the basis for investments in our country

Key words: rail transport, transport potential, investments.

Постановка проблеми. У загальному транспортному потенціалі залізничний транспорт відіграє вирішальну роль. Як і всі інші транспортні складові, він забезпечує економічні процеси в країні. Його перевагами є незалежність від погодних умов на відміну від повітряного та водного транспорту, перевезення великого обсягу вантажів, відносно низька собівартість в порівнянні з іншими видами транспорту.

В умовах соціальних потрясінь, стихійного лиха, техногенних катастроф, військових дій саме

залізничний транспорт є найефективнішим помічником (локомотивом) економіки, самим масовим та надійним способом забезпечення соціальних потреб населення, особливо у випадку необхідності негайної евакуації населення з небезпечних місць, що наочно і продемонструвала Укрзалізниця.

Під час військової російської агресії залізнична галузь, як і інші галузі економіки, внесла значний вклад на шляху до стабілізації ситуації в суспільстві в перші місяці російської навали. Прикладом

¹ ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5908-9922>

² ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0320-3159>

³ ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9599-5204>

е: евакуаційні потяги, медичні потяги для евакуації поранених та їх сімей з небезпечних районів, допомога в реєстрації біженців, тимчасово переміщених осіб на вокзалах або в процесі перевезення за допомогою стюардів в самих потягах [1]. За спільним проектом Офісу Президента, Мінсоцполітики, Мінінфраструктури, Мінцифри, Укрпошти та Укрзалізниці була створена програма надання миттєвої допомоги людям, які евакуюються з місць активних бойових дій, окупованих, оточених або заблокованих населених пунктів [2]. Військова агресія росії наочно продемонструвала усі переваги залізничного транспорту та необхідність його подальшого розвитку, що, звісно, потребує відповідного фінансування.

Аналіз останніх джерел і публікацій. Необхідність інвестицій в транспортну галузь очевидна. Питаннями дослідження ефективного розвитку залізничного транспорту та його інвестиційної діяльності займаються такі вчені як Ільченко С.В., Машканцева С.О. [5], Базілінська О.Я. [6], Богомолова Н.І. [7] та інші. Але в умовах військових реалій і поствоєнного часу необхідні нові інструменти інвестування.

Постановка завдання. Як вже зазначалось, Україна має потужний транспортний потенціал, в частині залізничного сектору, який в повному обсязі проявився під час військового стану, але на сучасному етапі необхідні нові дієві підходи щодо його використання [3]. Мета наукової статті полягає у розкритті перспектив розвитку та фінансування залізничного транспорту в умовах військового і поствоєнного часу.

Виклад основного матеріалу дослідження. З 2020 року Європейська Бізнес Асоціація визначила показник – Інфраструктурний індекс, який показує загальний стан розвитку транспортної інфраструктури в Україні. У 2020 та 2021 роках він склав 2,58 балів та 2,76 балів відповідно з п'яти можливих, що демонструє незадовільний стан транспортної інфраструктури [3].

Довоєнний стан транспортної галузі був здатний задовольнити основні потреби населення та економіки в перевезеннях лише за обсягом, але не за якістю. Вінне відповідав, в повній мірі, вимогам ефективної реалізації євроінтеграційного курсу України та інтеграції національної транспортної мережі в Транс'європейську транспортну мережу [4]. Тому прийнята Національна транспортна стратегія України з перспективою до 2030 року передбачала нові підходи щодо ефективного функціонування транспортного потенціалу а саме: аналіз транспортної галузі у розрізі потреб вантажного та пасажирського транспорту, фінансування транспортної галузі та безпеки на транспорті, розвиток нових транспортних коридорів, орієнтованість на споживача [3; 4]. Орієнтація на потреби бізнесу та пасажирів; розвиток мультимодальних перевезень;

децентралізація; прозорість та уникнення конфлікту інтересів; впровадження нових механізмів фінансування – все це було покладено в основу прийнятої транспортної стратегії. Потенційний обсяг інвестицій у транспортну галузь в Україні була оцінена експертами на рівні 8–10 млрд доларів на рік [3; 4]. В межах Національної транспортної стратегії були передбачені державні та приватні інвестиції в транспортну структуру [3].

При необхідності, залізничний транспорт, в складі загального транспортного комплексу, здатний не тільки ефективно виконувати додаткові навантаження, але при потребі замінити (дублювати) функції інших транспортних складових. Прикладом є можливість виконання перевезень залізничним транспортом за новими логістичними маршрутами при сучасних умовах – блокуванні портів та, як наслідок, неможливості виконання транспортних операцій морським транспортом, що пов'язане з військовими діями. Залізничний транспорт в змозі впоратись з додатковим обсягом перевезень за рахунок своєї потужності та пропускної здатності [8].

При плануванні діяльності залізничного транспорту на ближчу перспективу та напіслявоєнні часи, одним з першочергових завдань є оперативне збільшення пропускної спроможності вантажних переходів. Це важливе лише для України, але й для світової економіки в цілому. Основними напрямками збільшення пропускної спроможності вантажних переходів можуть бути наступні:

- будівництво «сухих портів» у прикордонних зонах західного кордону. В цьому напрямку дуже важлива співпраця з сусідніми країнами, передусім з Польщею, адже її залізнична інфраструктура, також може мати «вузькі місця» для подальшого транспортування експорту з України;

- пріоритетним маршрутом може бути створення надійного залізничного маршруту в порти країн Балтії, які раніше перевалювали схожу номенклатуру російських вантажів і зараз мають вільні потужності [9].

Морські порти Азовського та Чорного морів у мирний час експортували з території України майже 160 млн тон вантажів. З початком військової агресії РФ усі порти Чорного та Азовського морів були заблоковані агресором. На сьогоднішній день залишилось всього три функціонуючих українських торговельних портів. Потенційно через них можливе транспортування вантажів в країни ЄС та через канал Дунай – Чорне море в румунські чорноморські порти. Слід зазначити, що потужність цих портів складає лише десяту частину до воєнного потенціалу портової галузі України.

В довоєнний час АТ «Укрзалізниця» транспортувала щорічно по мережі приблизно 315 млн тон вантажів маючи потенціал перевезення приблизно 500 млн тон вантажів щороку [8]. На сьогодні

залізнична інфраструктура АТ «Укрзалізниця» має тринадцять працюючих залізничних прикордонних переходів з західними країнами.

Загалом за місяць, потенційна спроможність перевезення вантажів на експорт залізничним транспортом складає приблизно 6,6 млн. тон (102 660 вагонів) [3]. Фактична середньодобова спроможність, тобто задача вантажів на експорт складає 1833 вагони (приблизно 119 тис. тон). Ця спроможність складає лише 53,6% від потенційно можливої. Безумовно існують певні проблеми. Основною проблемою не повного використання потужностей залізничного транспорту є відмінність інфраструктури України від залізничної інфраструктури Польщі, Угорщини, Словаччини та Румунії. Ширина залізничної колії України – 1520 мм, колії сусідніх західних держав (крім Молдови) – 1435 мм. Також швидке збільшення обсягів перевезення вантажів через прикордонні залізничні переходи уповільнюється із-за проблем: адаптації українського бізнесу до зміни експортної логістики; неготовності іноземних залізниць/портової галуззі до різкого збільшення обсягів перевезення/перевантаження українських вантажів; інфраструктурного обмеження прикордонних дільниць, нестачі перевантажувальних потужностей на прикордонних дільницях; наявності бюрократичних процедур при експортних перевезеннях вантажів через залізничні прикордонні переходи [3].

В межах «контурів нової системи після перехідного періоду» [9] у питаннях післявоєнної відбудови інфраструктури, в тому числі транспортної, стає пошук і залучення ресурсів. Важливо, що у 2021 році вперше в державному бюджеті України були передбачені фінансові ресурси на розвиток залізничного транспорту, а саме ці гроші планувались спрямувати на закупівлю нових пасажирських вагонів та на розвиток залізничної інфраструктури для пасажирських перевезень. В Європейському Союзі залізничні пасажирські перевезення дотуються державою, а також фінансується розвиток залізничної інфраструктури. У 2020 році була ухвалена нова транспортна Європейська стратегія, направлена на досягнення високої екологічності залізничних перевезень [10; 11; 12; 13; 14].

Головними джерелами можуть стати довгострокові кредити, меншою мірою гранти від західних держав, а також фінансова допомога через фонди міжнародних організацій, зокрема ООН. В наслідок військових дій росії, за різними оцінками, ВВП України в 2022 році скоротиться на 35–50%. Вочевидь, що в найближчі роки наша економіка буде дотаційною, де певний період часу, головним інвестором буде саме держава. І від того, які будуть визначенні пріоритети буде залежати, тривалість виходу з кризи.

З 2007 року Європейський Союз перейшов на єдиний інструмент фінансової допомоги – IPA (Instrument for Pre-Accession Assistance), спрямований на підтримку реформ шляхом надання фінансової та технічної допомоги. Цим інструментом мають право користуватися як кандидати на вступ до ЄС, так і потенційні кандидати. Проект RebuildUkraine, спрямований на відновлення України після завершення війни, а також на підтримку економіки, ефективного державного управління та інтеграції з Європейським Союзом. Очевидно, що після повномасштабного військового вторгнення росії, внаслідок якого руйнується або знищується значна кількість об'єктів інфраструктури, потреби України зросли в десятки разів. Отримання Україною статусу кандидата на вступ до Європейського Союзу може відкрити доступ до фінансових інструментів ЄС, однак, чи це стане основою для подальших інвестицій у нашу державу, залежить надалі від нас самих [15].

Висновки з проведеного дослідження. Пріоритетною метою та завданням на сучасному етапі розвитку залізничної галузі є створення розвиненої інфраструктури для експорту в умовах блокування морських портів України. Отже, особливого значення набуває термінове збільшення пропускної спроможності вантажних переходів через західний кордон та будівництво «сухих портів» у прикордонних зонах. На наш погляд, Польща, у зв'язку з географічним розташуванням може стати найбільш ефективним партнером у цьому напрямку, так як її залізнична інфраструктура буде потребувати розширення «вузьких місць» для можливості подальшого транспортування експорту з України.

Крім того, важливим транспортним напрямком може стати співпраця з країнами Балтії щодо створення безперервного та ефективного залізничного маршруту в їх морські порти, які раніше приймали російських вантажів, а на сьогодні мають вільні потужності.

Відбудова післявоєнної економіки та її подальший розвиток неможливі без інфраструктурної транспортної складової, яка, як і вся економіка країни, буде потребувати посиленого фінансування. Україна офіційно стала кандидатом в члени ЄС, що сприятиме збільшенню міцності нашої держави, більш швидкої післявоєнної відбудови, ефективному проведенню та завершенню реформ. Для України відкриті нові можливості доступу до фінансових ресурсів, які так необхідні в умовах руйнування ворогами українських осель, об'єктів інфраструктури. Проект RebuildUkraine, спрямований на відновлення України після завершення війни, а також на підтримку економіки, ефективного державного управління та інтеграції з Європейським Союзом може стати основою для інвестицій у нашу державу, зокрема у розвиток залізничної галузі.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Новий медичний потяг привіз до Львова першу групу пацієнтів. URL: https://zaxid.net/noviy-medichniy_potyag_priviz_do_lvova_pershu_grupu_poranenih_tsivilnih_n1541744 (дата звернення: 14.11.2022).
2. Українці, які виїжджають із зони бойових дій чи окупації, можуть отримати грошову допомогу безпосередньо під час евакуації URL: https://lb.ua/society/2022/05/20/517414_ukraintsi_yaki_viizhdzhayut_iz_zoni.html.
3. Національна транспортна стратегія України до 2030 року. URL: https://www.slideshare.net/Yevhen_Katkov/ss-75631224 (дата звернення: 14.11.2022).
4. Комітет з питань транспорту та інфраструктури повідомляє про стан залізниці, дорожнього господарства та річкових і морських портів. URL: <https://www.rada.gov.ua/news/razom/221894.html> (дата звернення: 14.11.2022).
5. Ільченко С.В., Машканцева С.О. Інвестиційний клімат розвитку транспортної галузі в контексті економічних тенденцій регіону. С. 398–407. URL: <http://dspace.khntusg.com.ua/bitstream/123456789/10387/1/40.pdf>.
6. Ільчук В.П. Інноваційно-інвестиційні засади стійкого розвитку базових галузей національного господарства: колективна монографія. Чернігів: нац. технол. ун-т. 2016. С. 165–173.
7. Богомолова Н.І. Особливості державного регулювання розвитку транспорту мегаполісу. *Збірник наукових праць ДЕУТ. Серія "Економічні науки"*. 2015. № 33. С. 213–218.
8. Валерій Ткачев. Український бізнес не використовує наявний потенціал перевезення вантажів на експорт залізницею. URL: https://cfts.org.ua/blogs/ukranskiy_biznes_ne_vikoristovue_nayavniy_potentsial_perevezennya_vantazhiv_na_ekспорт_zaloznitseyu_638 (дата звернення: 02.05.2022).
9. UIFuture: Україна 2022. Як не втратити свій шанс стати сильною державою URL: <https://uifuture.org/publications/ukrayina-2022-yak-ne-vtratytu-svij-shans>.
10. Кава А. Сучасні європейські тренди, державна фінансова політика та залізничний транспорт. URL: <https://ua.interfax.com.ua/news/blog/764009.html> (дата звернення: 1.05.2022).
11. Інтерв'ю заступника Міністра фінансів Олександра Кави про модернізацію залізничної інфраструктури України для телеканалу Дом, 01.03.2021 р. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/intervyu-zastupnika-ministra-finansiv-oleksandra-kavi-pro-modernizaciju-zaloznichnoyi-infrastrukturi-ukrayini-dlya-telekanalu-dom-01032021> (дата звернення: 30.04.2022).
12. Колонка заступника Міністра фінансів Олександра Кави для "Інтерфакс-Україна" (26.08.2021). URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/kolonka-zastupnika-ministra-finansiv-oleksandra-kavi-dlya-interfaks-ukrayina-26082021> (дата звернення: 30.04.2022).
13. Олександр Кава: Україна тепер, як і країни ЄС, інвестуватиме в розвиток пасажирських залізничних перевезень. URL: <https://www.kmu.gov.ua/news/oleksandr-kava-ukrayina-teper-yak-i-krayini-yes-investuvati-v-rozvitok-pasazhirskih-zaloznichnih-perevezenn> (дата звернення: 30.04.2022).
14. Укрзалізниця придбає 100 нових пасажирських вагонів. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3200383-ukrzaliznica-pridbae-100-novih-pasazirskih-vagoniv.html> (дата звернення: 30.04.2022).
15. Какие новые возможности получит Украина в качестве кандидата на вступление в ЕС? URL: https://biz.ligazakon.net/ru/analitycs/212037_kakie-novye-vozmozhnosti-poluchit-ukraina-v-kachestve-kandidata-na-vstuplenie-v-es.

REFERENCES:

1. Noviy medichniy potyag privlz do Lvova pershu grupu patsientiv [The new medical train brought the first group of patients to Lviv]. Available at: https://zaxid.net/noviy-medichniy_potyag_priviz_do_lvova_pershu_grupu_poranenih_tsivilnih_n1541744 (accessed November 14, 2022).
2. Ukrayintsi, yaki viyizhdzhayut iz zoni boyovih diy chi okupatsiyi, mozhut otrimati groshovu dopomogu bezposeredno pld chas evakuatsiyi [Ukrainians leaving the zone of hostilities or occupation can receive financial assistance directly during the evacuation]. Available at: https://lb.ua/society/2022/05/20/517414_ukraintsi_yaki_viizhdzhayut_iz_zoni.html(accessed November 14, 2022).
3. Natsionalna transportna strategiya Ukrayini do 2030 roku [National Transport Strategy of Ukraine until 2030]. Available at: https://www.slideshare.net/Yevhen_Katkov/ss-75631224(accessed November 14, 2022).
4. Komitet z pitan transportu ta Infrastrukturi povidomlyat pro stan zaloznitsi, dorozhnogo gospodarstva ta rlychkovih i morskih portiv[Committee on Transport and Infrastructure reports on the state of railways, roads and river and sea ports]. Available at: <https://www.rada.gov.ua/news/razom/221894.html> (accessed November 14, 2022).
5. Ilchenko S.V., Mashkantseva S.O. Investitslyniy klimat rozvitku transportnoyi galuzi v konteksti ekonomichnih tendentsiy regionu [Investment climate of transport industry development in the context of economic trends of the region], pp. 398–407. Available at: <http://dspace.khntusg.com.ua/bitstream/123456789/10387/1/40.pdf>(accessed November 14, 2022).
6. Ilchuk V.P. (2016) *Innovatslyno-Investitslyni zasadi stiykogo rozvitku bazovih galuzey natsionalnogo gospodarstva: kolektivna monografiya* [Innovative and investment principles of sustainable development of the basic branches of the national economy: a collective monograph]. Chernigiv, pp. 165–173. (in Ukrainian)
7. Bogomolova N.I. (2015) *Osoblivostl derzhavnogo reguluvannya rozvitku transportu megapollsu* [Features of state regulation of transport development of the metropolis]. *Zbirniy naukovih prats DETUT. Serlya "Ekonimlchnl nauki"*, vol. 33, pp. 213–218. (in Ukrainian)
8. Valeriy Tkachev. Ukrayinskiy biznes nevikoristovuenayavniy potentsial perevezennya vantazhiv naeks portzaloznitse [Ukrainian business does not use the existing potential to transport goods for export by rail]. Available at: https://cfts.org.ua/blogs/ukranskiy_biznes_ne_vikoristovue_nayavniy_potentsial_perevezennya_vantazhiv_na_ekспорт_zaloznitseyu_638 (accessed November 14, 2022)

9. UIFuture: Ukrayina 2022. Yak ne vtratiti svly shans stati silnoyu derzhavoyu [How not to lose your chance to become a strong state]. Available at: <https://uifuture.org/publications/ukrayina-2022-yak-ne-vratyty-svij-shans>. (accessed November 14, 2022).

10. Suchasni Evropeyski trendi, derzhavna finansova politika ta zaliznichniy trnsport A. Kava. [Modern European trends, public financial policy and railway transport]. Available at: <https://ua.interfax.com.ua/news/blog/764009.html> (accessed November 14, 2022).

11. Interv'yu zastupnika Ministra finansiv Oleksandra Kavi pro modernizatsiyu zaliznichnoyi Infrastrukturi Ukrayini dlya telekanalu Dom, 01.03.2021 r. [Interview of the Deputy Minister of Finance Oleksandr Kava on the modernization of the railway infrastructure of Ukraine for the TV channel Dom, 03.01.2021p]. Available at: <https://www.kmu.gov.ua/news/intervyu-zastupnika-ministra-finansiv-oleksandra-kavi-pro-modernizatsiyu-zaliznichnoyi-infrastrukturi-ukrayini-dlya-telekanalu-dom-01032021> (accessed November 14, 2022).

12. Kolonka zastupnika MInIstra finansiv Oleksandra Kavi dlya "Interfaks-UkraYina" (26.08.2021) [Column of Deputy Finance Minister Oleksandr Kava for Interfax-Ukraine]. Available at: <https://www.kmu.gov.ua/>

[news/kolonka-zastupnika-ministra-finansiv-oleksandra-kavi-dlya-interfaks-ukrayina-26082021](https://www.kmu.gov.ua/news/kolonka-zastupnika-ministra-finansiv-oleksandra-kavi-dlya-interfaks-ukrayina-26082021) (accessed November 14, 2022).

13. Oleksandr Kava: Ukrayina teper, yak i krayini ES, Investuvatime v rozvitok pasazhirskih zaliznichnih perevezen [Oleksandr Kava: Ukraine will now, like EU countries, invest in the development of passenger rail transport]. Available at: <https://www.kmu.gov.ua/news/oleksandr-kava-ukrayina-teper-yak-i-krayini-yes-investuvatime-v-rozvitok-pasazhirskih-zaliznichnih-perevezen> (accessed November 14, 2022).

14. Ukrzaliznitsya pridbae 100 novih pasazhirskih vagoniv [Ukrzaliznytsia will purchase 100 new passenger cars]. Available at: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3200383-ukrzaliznica-pridbae-100-novih-pasazirskih-vagoniv.html> (accessed November 14, 2022).

15. Kakie novye vozmozhnosti poluchit Ukraina v kachestve kandidata na vstuplenie v ES? [What new opportunities will Ukraine receive as a candidate for EU membership?] Available at: https://biz.ligazakon.net/ru/analytcs/212037_kakie-novye-vozmozhnosti-poluchit-ukraina-v-kachestve-kandidata-na-vstuplenie-v-es (accessed November 14, 2022).