

**Піріашвілі Олександр Борисович**  
*кандидат економічних наук,  
старший науковий співробітник  
відділу розвитку інфраструктури,  
Державна установа «Інститут економіки та прогнозування  
Національної академії наук України»*

DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-364-7-10>

## **ПОВОЄННЕ ВІДНОВЛЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ У КОНТЕКСТІ СУЧАСНИХ ВИКЛИКІВ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ<sup>1</sup>**

На сучасному етапі реформування національної економіки різні питання реалізації євроінтеграції, розвитку міжнародного економічного співробітництва набувають особливої актуальності та гостроти в умовах військового стану в країні. Переосмислення потребують механізми фінансування капітальних інвестицій, стратегічні пріоритети розвитку секторів економіки, угоди про економічне співробітництво, тощо. Одним з таких механізмів може слугувати наявність чи відсутність процесів економічної конвергенції (зближення) України з ЄС. Зокрема, що стосується конвергенції залізничного транспорту України з ЄС щодо продуктивності залізниць.

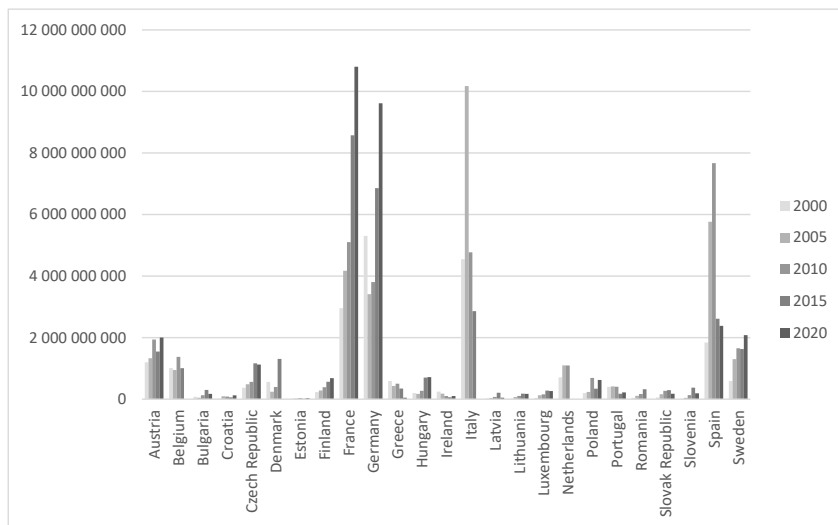
Тому поступова реструктуризація та модернізація залізничного транспорту України, а також поступова гармонізація та узгодженість діючих стандартів, технічних регламентів, та політики щодо ринку залізничних перевезень з існуючими в ЄС – це один із важливих пріоритетів державної транспортної політики України згідно зі ст. 368 Угоди про асоціацію між Україною та ЄС.

---

<sup>1</sup> Публікацію підготовлено в рамках виконання НДР відомчої (прикладної) теми: «Конвергенція в секторах виробничої інфраструктури України з ЄС» (Державний реєстраційний № 0121U112428)

Так, за оцінками експертів обсяг щорічних інвестицій на утримання залізничної інфраструктури та подальший її розвиток мають становити приблизно 108 млрд грн. на рік [1, с. 79].

У зв'язку з цим варто розглянути загальний обсяг інвестицій в транспортну інфраструктуру та витрати на технічне обслуговування в державах-членах ЄС-27 за період з 2000–2020 рр. у млрд євро, який наведено на рис. 1. Для порівняльного аналізу виокремимо п'ять держав-членів ЄС-27 за найбільшими значеннями обсягів інвестицій в транспортну інфраструктуру та витрат на технічне обслуговування за зазначений період.



**Рис. 1. Інвестиції в транспортну інфраструктуру та витрати на технічне обслуговування**

**в державах-членах ЄС-27 у 2000–2020 рр., у млрд євро\***

Джерело: складено автором О.Б. Піріаїшвілі на основі статистичних даних міжнародних баз даних щодо розвитку транспорту: *Transport infrastructure investment and maintenance spending*. URL: [https://stats.oecd.org/OECDStat\\_Metadata/ShowMetadata.ashx?Dataset=ITF\\_INV-MTN\\_DATA&ShowOnWeb=true&Lang=en](https://stats.oecd.org/OECDStat_Metadata/ShowMetadata.ashx?Dataset=ITF_INV-MTN_DATA&ShowOnWeb=true&Lang=en)

\* За виключенням Мальти та Кіпру

Так, як свідчать дані на рис. 1, найбільший обсяг інвестицій в транспортну інфраструктуру та витрати на технічне обслуговування становили: у Франції 2,9 млрд євро – у 2000 р., 4,2 млрд євро – у 2005 р., 5,1 млрд євро – у 2010 р., 8,6 млрд євро – у 2015 р. та 10,8 млрд євро – у 2020 р.; у Німеччині 5,3 млрд євро – у 2000 р., 3,4 млрд євро – у 2005 р., 3,8 млрд євро – у 2010 р., 6,9 млрд євро – у 2015 р. та 9,6 млрд євро – у 2020 р.; в Італії 4,6 млрд євро – у 2000 р., 10,2 млрд євро – у 2005 р., 4,8 млрд євро – у 2010 р., 2,9 млрд євро – у 2015 р.; в Іспанії 1,8 млрд євро – у 2000 р., 5,8 млрд євро – у 2005 р., 7,7 млрд євро – у 2010 р., 2,6 млрд євро – у 2015 р. та 2,4 млрд євро – у 2020 р.

Разом з цим, як свідчать дані на рис. 1, в інших державах-членах ЄС-27 обсяг інвестицій в транспортну інфраструктуру та витрати на технічне обслуговування за зазначений період становили, зокрема, в Австрії 1,2 млрд євро – у 2000 р., 1,3 млрд євро – у 2005 р., 1,9 млрд євро – у 2010 р., 1,6 млрд євро – у 2015 р. та 2,0 млрд євро – у 2020 р.; в Бельгії 1,0 млрд євро – у 2000 р., 948,5 млн. євро – у 2005 р., 1,4 млрд євро – у 2010 р., 1,0 млрд євро – у 2015 р.; у Швеції 589 млн. євро – у 2000 р., 1,3 млрд євро – у 2005 р., 1,7 млрд євро – у 2010 р., 1,6 млрд євро – у 2015 р. та 2,1 млрд євро – у 2020 р.; у Чехії 370,8 млн. євро – у 2000 р., 484,4 млн. євро – у 2005 р., 563,2 млрд євро – у 2010 р., 1,2 млрд євро – у 2015 р. та 1,1 млрд євро – у 2020 р.; у Данії 563,9 млн. євро – у 2000 р., 240,9 млн. євро – у 2005 р., 396,4 млн. євро – у 2010 р. та 1,3 млрд євро – у 2015 р.; у Нідерландах 710 млн. євро – у 2000 р., 1,1 млрд євро – у 2005 р. та 1,1 млрд євро – у 2010 р.

Звернімося до Національної транспортної стратегії України до 2030 року (далі – НТСУ 2030), де визначено принципи стратегії, реалізація яких передбачає конвергенцію з актами ЄС та лібералізацію ринків транспортних послуг. Також в документі визначено, що потенційний обсяг інвестицій у галузь транспорту оцінюється експертами у 8-10 млрд доларів США на рік [2, с. 4].

Також в НТСУ 2030 передбачається, що ключовим елементом стратегії – є розробка механізмів забезпечення фінансування, у тому

числі, залучення приватних інвестицій (державно-приватне партнерство (концесії), нові механізми залучення приватних коштів, лібералізація ринків); фінансування від міжнародних фінансових організацій; нова система тарифоутворення; підвищення ефективності використання наявних ресурсів, цільове фінансування [2, с. 22].

Крім того в стратегії визначено, що загальна потреба в інвестиціях у транспортну інфраструктуру в цілому становитиме більше 30 млрд доларів США до 2030 року [2, с. 22].

Розглянемо інструменти державної політики для відбудови повоєнної економіки, які запропонував Б. Данилишин, зокрема, що стосується джерел фінансування, а саме: залучення коштів міжнародних фінансових організацій та країн-партнерів для цільових державних інвестицій у створення нових цілісних виробничих комплексів у пріоритетних видах діяльності, а також широкий інструментарій державної підтримки підприємств, важливих для економіки і безпеки в умовах війни (кредити, гранти, акціонерне фінансування, венчурне фінансування, державні гарантії, страхова підтримка, державне замовлення, субсидії) [3, с. 4].

Повоєнне відновлення та подальший інноваційний розвиток залізничної транспортної інфраструктури країни у повоєнному періоді в контексті процесів поглиблення конвергенції щодо продуктивності залізничного транспорту України з ЄС-27 доцільно, на нашу думку, здійснювати в три етапи, а саме: *I-й етап* – відновлювальний період у повоєнний час; *II-й етап* – доведення рівня розвитку залізничного транспорту країни до рівня довоєнного періоду; *III-й етап* – подальший розвиток залізничного транспорту в контексті процесів поглиблення конвергенції щодо продуктивності залізничного транспорту України з ЄС-27.

Так, на *I-му етапі* прискореному відновленню підлягають всі об'єкти залізничної транспортної інфраструктури, які були зруйновані у результаті повномасштабної військової російської агресії на території країни, саме: залізничні мости; залізничні колії; вузлові станції та сортувальні станції (першочергово на кордоні із державами-членами ЄС-27); залізничні вокзали; складські

приміщення з паливо-мастильними матеріалами (ПММ) та запасними частинами для рухомого складу – локомотивів та вагонів).

На *II-му етапі*, після вирішення проблем першого етапу щодо прискореного відновлення залізничної транспортної інфраструктури країни, необхідно також в прискореному порядку вирішувати проблему доведення функціонування залізничного транспорту країни до рівня довоєнного періоду. До таких проблем слід віднести, на нашу думку, наступні процеси, що пов'язані із: відновленням пасажирського та вантажного вагонного парку залізниці країни до рівня довоєнного періоду; відновленням ефективності залізничних перевезень (пасажирів, вантажів) до рівня початку воєнних дій в Україні; упорядкуванням усієї енергопостачальної системи для стійкого та надійного функціонування всієї залізничної інфраструктури країни; постійним забезпеченням усієї залізничної транспортної інфраструктури спеціалістами різних категорій; створенням спеціального банку розвитку для цільового фінансування потреб залізничної транспортної інфраструктури країни.

І, нарешті, *III-й етап* має бути пов'язаний переважно з подальшим розвитком усієї залізничної транспортної інфраструктури країни в контексті процесів поглиблення конвергенції з ЄС-27. У зв'язку з цим, основними чи стратегічними напрямками у вирішенні зазначених проблем, на нашу думку, слід вважати наступні: вдосконалення системи управління залізничною транспортною інфраструктурою країни; вирішення проблеми ширини залізничної колії в країні; зближення показників продуктивності залізниць України з ЄС; збільшення швидкості пересування пасажирських та вантажних поїздів; підвищення продуктивності праці на залізничному транспорті; забезпечення власного виробництва вантажних та пасажирських вагонів (європейського зразка та якості) та локомотивів (електровозів та тепловозів).

Отже основна ідея щодо модернізації залізничного транспорту країни є одним з головних завдань процесу підвищення ефективності роботи залізниці та поглиблення процесів конвергенції залізничної транспортної інфраструктури України з Євросоюзом в умовах сучасних інтеграційних викликів.

## Література:

1. Піріашвілі О.Б., Овчиннікова В.П. Проблеми модернізації на залізничному транспорті України. *Підприємництво та інновації*. 2019. Вип. 10. С. 74–81. DOI: <https://doi.org/10.37320/2415-3583/10.11>
2. Національна транспортна стратегія України до 2030 року. *The American Chamber of Commerce in Ukraine*. 42 с. URL: [http://publications.chamber.ua/2017/Infrastructure/UDD/National\\_Transport\\_Strategy\\_2030.pdf](http://publications.chamber.ua/2017/Infrastructure/UDD/National_Transport_Strategy_2030.pdf) (дата звернення: 27.02.2024).
3. Данилишин Б. Як забезпечити економічне зростання в умовах війни. *Економічна правда*. 2023. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2023/03/3/697664/> (дата звернення: 06.03.2024).