

Піріашвілі О.Б.

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

DOI: <https://doi.org/10.36059/978-966-397-432-3-5>

ОСНОВНІ НАПРЯМКИ ПОВОЄННОГО ВІДНОВЛЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ У СУЧАСНИХ УМОВАХ

Своєчасна та швидка ліквідація руйнувань внаслідок воєнних дій об'єктів залізничної транспортної інфраструктури країни є одним із першочергових (пріоритетних) завдань для реалізації у сучасних умовах повоєнного відновлення економіки України, а також найближчій та середньостроковій перспективі.

Зазначимо, що й ще до початку гарячої фази бойових дій згідно прийнятого Закону України «Про критичну інфраструктуру» від 16 листопада 2021 року за № 1882–ІХ [1] та постанови Кабінету Міністрів України від 9 жовтня 2020 р. за № 1109 «Деякі питання об'єктів критичної інфраструктури» [2] визначено, що до об'єктів критичної інфраструктури відноситься залізничний транспорт, а саме: пасажирські залізничні перевезення, вантажні залізничні перевезення, експлуатація та технічне обслуговування залізниці, забезпечення роботи вокзалів та вузлових станцій.

Наводимо попередні дані з офіційних джерел щодо руйнувань та пошкоджень об'єктів залізничної інфраструктури України за період з 2022–2024 рр., аналіз яких здійснюється за наступною типізацією зазначених об'єктів, а саме: залізничні вокзали, залізнична інфраструктура (залізничні колії, станції, депо), залізничні мости та ін. Зазначені дані наводяться по регіонам (областям) України та їх районам чи містам за останні три роки.

Так, у 2022 році найбільших руйнувань та значних пошкоджень внаслідок військових дій зазнали об'єкти залізничної транспортної інфраструктури в Дніпропетровській, Донецькій, Миколаївській, Харківській та Сумській областях України. Також у 2022 році руйнувань та певних пошкоджень внаслідок військових дій зазнали об'єкти залізничної транспортної інфраструктури в Львівській, Вінницькій, Кіровоградській, Житомирській, Рівненській, Закарпатській, Київській та Херсонській областях України.

Так, зокрема, у 2022 р. були пошкоджені наступні об'єкти залізничної інфраструктури, а саме: станції (залізничні станції), залізничні колії, електромережі, залізниця, залізничний вокзал, залізничний міст, контактна мережа. Було зруйновано у 2022 р. наступні об'єкти залізничної інфраструктури, а саме: станція (залізнична станція), залізничні колії, залізничний міст, інфраструктура, вагон.

Вже у 2023 році найбільших руйнувань та значних пошкоджень внаслідок військових дій зазнали об'єкти залізничної транспортної інфраструктури в Донецькій, Харківській, Херсонській областях України. Також певних значних пошкоджень та руйнувань у 2023 році внаслідок військових дій зазнали об'єкти залізничної транспортної інфраструктури в Дніпропетровській, Хмельницькій, Кіровоградській, Одеській, Житомирській областях України.

Так, зокрема, у 2023 р. були пошкоджені наступні об'єкти залізничної інфраструктури, а саме: станції (залізничні станції), залізничні вокзали, залізничні колії, електромережі, залізничний переїзд, депо, залізничні станції, підприємство, залізнична інфраструктура Одеса-Західна. Було зруйновано у 2023 р. наступні об'єкти залізничної інфраструктури, а саме: депо в Авдіївки Донецької області, залізнична станція в Богодухівському районі Харківської області.

У поточному 2024 році найбільших руйнувань та значних пошкоджень внаслідок військових дій зазнали об'єкти залізничної транспортної інфраструктури в Харківській, Сумській, Донецькій, Запорізькій та Херсонській областях України. Також певних значних пошкоджень та руйнувань у

поточному 2024 році внаслідок військових дій зазнали об'єкти залізничної транспортної інфраструктури в Дніпропетровській, Черкаській, Полтавській, Вінницькій та Миколаївській областях України.

Так, зокрема, у поточному 2024 році були пошкоджені наступні об'єкти залізничної інфраструктури, а саме: станції, електромережі, тепловоз, вагони, вокзали, колії, підприємство, депо, будівлі, потяг. Було зруйновано у поточному 2024 р. наступні об'єкти залізничної інфраструктури, а саме: залізничний вокзал в Костянтинівській ТГ Донецької області, дитяча залізниця в місті Харків Харківської області, адмінбудівля в Лиманській ТГ Донецької області, будівля в Барвінківській ТГ Харківської області.

Отже, за зазначений період 2022-2024 рр. найбільших пошкоджень та руйнувань зазнали об'єкти залізничної транспортної інфраструктури безпосередньо в тих областях, де наразі є зона бойових дій, зокрема, це Донецька, Харківська, Сумська, Херсонська області України, а також в прифронтових регіонах (областях) країни.

На основі вищенаведених попередніх даних можна зробити висновок про те, що в основному зазнавали значних пошкоджень та найбільших руйнувань наступні об'єкти, а саме: залізничні станції, залізничні колії, залізничні вокзали, контактні лінії, електромережі, депо, залізничні переїзди та інші об'єкти залізничної інфраструктури.

Разом з цим зазначимо, що дати об'єктивну і точну якісну оцінку в повному обсязі завданих збитків об'єктам залізничної транспортної інфраструктури країни з урахуванням військових дій, що продовжуються, досить складно у поточних умовах. Тому точну та достовірну статистичну оцінку (статистичні дані) можна отримати лише після повного закінчення військових дій на всій території України.

У зв'язку з цим розглянемо основні етапи відновлювальних робіт та можливий комплекс заходів на залізничній транспортній інфраструктурі країни. Поступове повоєнне відновлення та подальший розвиток на інноваційній основі об'єктів залізничної транспортної інфраструктури України в сучасних умовах та у

повоєнному періоді в контексті поглиблення євроінтеграційних процесів в сфері залізничного транспорту країни у транспортну систему ЄС доцільно, на нашу думку, здійснювати в *три етапи*, а саме: *I-й етап* – відновлювальний період у повоєнний час; *II-й етап* – доведення рівня розвитку сектору залізничного транспорту країни до рівня довоєнного періоду; *III-й етап* – подальший розвиток сектору залізничного транспорту в умовах поглиблення євроінтеграційних процесів в Україні.

Так, на *першому етапі* прискореному відновленню підлягають всі об'єкти залізничної транспортної інфраструктури країни, які були зруйновані внаслідок військової російської агресії. До таких об'єктів в першу чергу слід віднести, зокрема: залізничні мости; мережу залізничних колій; вузлові залізничні станції та сортувальні станції (першочергово на кордоні із державами-членами ЄС); залізничні вокзали; складські приміщення з паливо-мастильними матеріалами (ПММ) та запасними частинами для рухомого складу – локомотивів та вагонів); ремонтні майстерні; залізничні електричні мережі та усю систему енергозабезпечення на залізничному транспорті країни.

До цього *першого етапу* слід віднести також і відновлення ремонтних бригад до рівня довоєнного часу, а також продовження їх нарощування для посиленого проведення усіх ремонтних робіт по відновленню залізничної транспортної інфраструктури країни.

На *другому 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.

І вже *третій етап* має бути пов'язаний переважно з подальшим розвитком усієї залізничної транспортної інфраструктури країни в умовах поглиблення євроінтеграційних процесів в країні у найближчій перспективі.

Крім того, як зазначають експерти, слід виокремити основні задачі залізничного транспорту України впродовж війни, а саме у поточних умовах [3, с. 12]: підтримка функціональних

спроможностей перевезення пасажирів і вантажів; евакуація мешканців з місць підвищеної небезпеки; підвищення безпеки пасажирів на станціях та залізничних вокзалах; забезпечення пропускної спроможності в напрямку залізниць Європейського Союзу (для вантажних перевезень).

Водночас при проведенні економічних трансформацій, глибоких структурних та інституціональних реформ в національній економіці ставку треба робити, в першу чергу, на власний соціально-економічний потенціал та внутрішні різні джерела інвестиційних ресурсів в країні.

У той же час, враховуючи складну ситуацію, що склалася на сьогодні в Україні, слід скоригувати запропоновану в даній роботі схему розвитку залізничної транспортної інфраструктури країни у бік виділення пріоритетних напрямків у її розвитку в післявоєнний період. Так, зокрема, під час проведення дослідження щодо оцінки післявоєнного стану справ щодо відновлення об'єктів на залізничній транспортній інфраструктурі України мають бути визначені проблеми, які лежать на поверхні та мають бути вирішені насамперед. Це пояснюється тим, що сектор залізничного транспорту, як і сектор енергетики в рамках виробничої інфраструктури національної економіки відіграватимуть вирішальну роль у справі повоєнного відновлення зруйнованої війною економіки України, що є істотною запорукою успішного та ефективного розвитку реального сектору національної економіки в сучасних умовах.

Література:

1. Закон України «Про критичну інфраструктуру» від 16 листопада 2021 року № 1882-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1882-20#top>
2. Постанова Кабінету Міністрів України «Деякі питання об'єктів критичної інфраструктури» від 09.10.2020 № 1109. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/KP201109?an=1>
3. Відбудова залізничного транспорту повоєнної України. Що потрібно зробити. Звіт. *Transparency International Ukraine*. 2023. С. 12. URL: https://ti-ukraine.org/wp-content/uploads/2023/08/UZ_reform_ti_ukraine_ukr.pdf