

Секція
**«РОЗВИТОК ІНДУСТРІАЛЬНИХ ЦЕНТРІВ
В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ»**
ГОЛОВА СЕКЦІЇ – д.е.н., професор В.Л. Дикань

УДК 338.47:330.34

**ІНФРАСТРУКТУРНИЙ РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ ЯК ОСНОВА ПОСТВОЄННОГО ЕКОНОМІЧНОГО
ВІДРОДЖЕННЯ УКРАЇНИ**

**INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT
AS A BASIS FOR THE POST-WAR ECONOMIC REVIVAL OF
UKRAINE**

докт. техн. наук С.В. Панченко

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

D.Sc. (Tech.) S. V. Panchenko

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Сьогодні Україна переживає складний етап – час утвердження національної ідентичності, період соціально-економічних та геополітичних трансформацій. Воєнна агресія, що завдала Україні численні руйнування, дестабілізувала економіку та розчленувала її території, перетворила українську державу на стійку, згуртовану і орієнтовану на демократичні принципи країну. Разом з цим, аби успішно тріумфувати на полі бою і як найшвидше повернути окуповані агресором території, Україні вже сьогодні необхідно працювати над подоланням жахливого діагнозу – сировинної моделі національної економіки і тим самим позбутися свого колоніального статусу. Адже отримана у спадок галузева структура економіки за період незалежності так і не зазнала суттєвих трансформацій. Як результат, маємо негативний структурний ефект і концентровану на експорті сировини та продукції з низькою доданою вартістю економіку: 52 % експорту з України становить сировина в необробленому вигляді [1]. На фоні критичної залежності від кон'юнктури мінливих світових сировинних ринків у країні хронічного характеру набула криза платіжного балансу та від'ємного сальдо зовнішньої торгівлі, що обернулися девальвацією гривні та значним погіршенням рівня добробуту населення. До цього додалися й шоківі наслідки повноцінного воєнного вторгнення.

По-перше, має місце руйнування значної частки промислового потенціалу країни. Зокрема, в гірничо-металургійному комплексі, який

найбільше постраждав від воєнної агресії, втрачено більше 40 % виробничих потужностей (від рук окупантів постраждала інфраструктура таких металургійних гігантів, як маріупольський металургійний завод «Азовсталь», маріупольський металургійний комбінат ім. Ілліча, Авдіївський коксохімічний завод, металургійний комбінат «АрселорМіттал Кривий Ріг») і відповідно має місце суттєве (на рівні 70 %) скорочення обсягів металургійного виробництва. Попри релокацію частини малих та середніх підприємств із регіонів, де велися активні бойові дії, вивести обсяги промислового виробництва на довоєнний рівень так і не вдалося: за підсумками 2022 року промислове виробництво в Україні скоротилося на 36,9 % [2]. Станом на початок листопада 2022 р., повністю припинили свою діяльність 12,4 % малих та 8 % мікропідприємств; майже зупинили роботу – 24,6 % та 22,5 %; працювали частково – 33,2 % та 31,9 % підприємств відповідно. Тобто лише близько 40 % малих та мікропідприємств працюють на повну потужність [3]. Така ситуація негативно вплинула на індекс активності бізнесу, який знизився до 35 %.

По-друге, суттєво збільшилося безробіття та набула масового характеру міграція. В пошуках безпечного місця проживання протягом 2022 року країну покинуло майже 8 млн українських громадян, що на фоні загострення кризи безробіття створює ризик втрати інтелектуального потенціалу у зв'язку з неповерненням частини цих громадян. Через руйнування промислової інфраструктури попри передислокацію частини потужностей на Захід сотні тисяч українців лишилося робочих місць. За оцінками Міністерства економіки України станом на кінець 2022 р. чисельність безробітних складала 2,6 млн осіб, цифри щодо безробіття в Україні за даними Національного банку України є ще вищими і вказують на рівень безробіття в 4,2–4,8 млн осіб [4]. Галопуючі темпи зростання безробіття в Україні стали, як і відзначалося раніше, наслідком непопулярних заходів, вжитих через початок повномасштабної війни: це і скорочення працівників у зв'язку з зупинкою чи зменшенням виробництва (за рік лише у сфері діяльності середнього, малого та мікробізнесу було скорочено 1320 тис. осіб, що становить 28 % від загальної чисельності зайнятих), це і надання відпусток без збереження заробітної плати (18 % працюючих було відправлено у тимчасові відпустки), це і зменшення розміру заробітної плати (22 % працюючих). На початок 2023 р. офіційно на обліку у Державній службі зайнятості перебувало 186,5 тис. громадян [5].

По-третє, має місце втрата лівової частини «експортних артерій» країни. Близько половини міжнародних торговельних операцій, зокрема і операцій з експорту зернових, обслуговувалися інфраструктурою морських портів (до початку війни щомісяця морськими портами експортувалося близько 5 млн тонн збіжжя). Блокування окупантами доступу країни до морських шляхів призвело не тільки до руйнування традиційних ланцюгів

постачань, а й зумовило наростання ризику глобальної продовольчої безпеки. Попри створення «зернового коридору» та формування транспортно-логістичних маршрутів через західні кордони, у тому числі залізницею та Дунайськими портами, повністю вивести експортні постачання на довоєнний рівень так і не вдалося. Через блокування роботи транспортно-логістичного комплексу та обмеження його можливостей щомісячно збитки галузі становили більше 3 млрд. доларів. За даними Звіту про прямі збитки інфраструктури від руйнувань внаслідок військової агресії росії проти України за рік від початку повномасштабного вторгнення, підготовленого Міністерством розвитку громад і територій України, Міністерством інфраструктури України, Міністерством охорони здоров'я України спільно з іншими міністерствами, в результаті системних атак ворога за рік війни було зруйновано 19 аеропортів і цивільних аеродромів; щонайменше 126 залізничних вокзалів і станцій, розбито 25,1 тис. км доріг та 344 мостів і мостових переходів державного, місцевого або комунального значення, а загальний обсяг втрат об'єктів інфраструктури в Україні сягнув більше \$36,2 млрд. дол. [6].

По-четверте, значних збитків воєнна агресія завдала і залізничному транспорту. Саме на залізниці лягла найбільша відповідальність з безкоштовної евакуації мільйонів українців та бізнесу з зон ведення активних бойових дій, а також постачання критично важливих для прискорення перемоги над агресором ресурсів. Через критичну значущість залізничної інфраструктури для підтримки економіки воєнного часу об'єкти залізничного транспорту також стали мішенню для атак ворога. Обстрілами зруйновано та пошкоджено 5,5 тисяч будівель та майже 4 тисячі залізничних споруд, втрачено контроль за станом більш ніж 700 км залізничних колій, розміщених на тимчасово окупованих територіях, зіпсовано більше 500 км залізничного полотна та 126 залізничних станцій і вокзалів, 53 з яких знаходяться на підконтрольній країні територіях [6]. За попередніми оцінками розмір прямих втрат залізничного транспорту сягає більше 4,3 млрд. дол. До цього додаються і збитки від втрати вантажо- та пасажиропотоку, розмір яких за підсумками 2022 року сягнув 11 млрд. грн. Навіть державна підтримка галузі в розмірі 10 млрд. грн не дозволила покрити операційні витрати, і як наслідок збитки лише від пасажирських перевезень становили 13 млрд. грн [7].

Отже, кривава війна, на жаль, завдала нищівного удару вітчизняній економіці, понівечивши не тільки промисловість, а й зруйнувавши значну частину інфраструктурних об'єктів в країні. Залізничний транспорт попри наявність внутрішньосистемної кризи, що проявляється через загострення кризи довіри з боку основних стейкхолдерів, кризи безпеки перевезень, кризи управління та ефективності, технологічної кризи, кадрової, інноваційної, інвестиційної та екологічної криз, зміг підтримати економіку і тим самим зміцнив свій статус критично важливої для країни галузі. І тому,

враховуючи покладений на залізничний транспорт тягар з транспортного обслуговування держави в період війни, саме реалізація проєктів інфраструктурної відбудови галузі має стати одним із стратегічних напрямів поствоєнного економічного відродження України.

З урахуванням існуючих структурних дисфункцій розвитку залізничного транспорту та загроз його стійкому функціонуванню, в умовах поствоєнного відродження економіки України пріоритетними мають стати ті інфраструктурні проєкти розвитку залізничного транспорту, що орієнтовані на включення українських залізниць в глобальні ланцюги постачань. Першочергова увага має бути надана тим інфраструктурним проєктам, що стосуються розвитку мультимодальних і нових контейнерних маршрутів, створення транскордонної транспортно-логістичної інфраструктури, будівництва роботизованих складських комплексів і безпілотного «розумного» рухомого складу, налагодження електронного обігу та електронної комерції, розширення можливостей мобільних платформ і додатків, організації високошвидкісного руху, електрифікації ділянок залізниць і будівництва Smart-вокзалів тощо. Задля підвищення енергоефективності бізнес-процесів та підтримки енергетичної безпеки в галузі слід сприяти розвитку та активному впровадженню інструментів ощадливої Індустрії 4.0, залучати технології інтеграції альтернативних джерел електроенергії, використовувати потужні накопичувачі електричної енергії й інтелектуальні системи вимірювання та обліку електроенергії на тягових підстанціях та електрорухомому складі. Стратегічним орієнтиром інфраструктурного розвитку залізничного транспорту мають стати й проєкти щодо розширення міжгалузевого співробітництва, комплексної автоматизації виробництва і розвитку відповідного післяпродажного сервісного обслуговування рухомого складу, спеціалізованої техніки, комплектуючих, що дозволить створити підґрунтя для інтелектуального розвитку та забезпечити інноваційно-технологічне лідерство залізничного транспорту.

Отже, запорукою перемоги України на воєнному та економічному фронтах може стати реалізація проєктів інфраструктурної відбудови залізничного транспорту країни, втілення в життя яких дозволить не тільки підвищити рівень технологічного розвитку галузі, її операційну ефективність та якість послуг, а й матиме кумулятивний вплив на суміжні стратегічно значущість для підтримки економічної стабільності в державі галузі (будівництво, виробництво будівельних матеріалів, машинобудування, добувна промисловість). Разом з цим, реалізація інфраструктурних проєктів розвитку залізничного транспорту сприятиме повноцінному включенню України в глобальні ланцюги постачань та економічному відродженню країни в поствоєнний період.

[1] Кисилевський Д. Битви виграють армії, а війни – економіки. *Верховна Рада України: веб-сайт*. URL: https://www.rada.gov.ua/news/news_kom/234035.html.

[2] Жарикова А. Промвиробництво в Україні торік скоротилося на понад третину. *Українська правда: веб-сайт*. URL: <https://www.epravda.com.ua/news/2023/03/27/698476/>

[3] Шевчук С. Рік швидких відповідей закінчується. Як українська економіка пережила війну 2022 року. Сім графіків про втрати, допомогу та людей. *Forbes.ua: веб-сайт*. URL: <https://forbes.ua/money/rik-shvidkikh-vidpovidey-zakinchuetsya-yak-ukrainska-ekonomika-perezhylo-viynu-2022-roku-sim-grafikov-pro-vtrati-dopomogu-ta-lyudey-22122022-10665>

[4] Вінокуров Я. Мільйони українців втратили роботу через війну. Звідки вони беруть гроші на життя? *Українська правда: веб-сайт*. URL: <https://www.epravda.com.ua/publications/2022/12/8/694732/>

[5] Безробіття в Україні в період повномасштабної війни. *Національний інститут стратегічних досліджень: веб-сайт*. URL: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/bezrobittya-v-ukrayini-v-period-rovnomasshtabnoyi-viynu>.

[6] Звіт про прямі збитки інфраструктури від руйнувань внаслідок військової агресії росії проти України за рік від початку повномасштабного вторгнення. *Київська школа економіки: веб-сайт*. URL: https://kse.ua/wp-content/uploads/2023/03/UKR_Feb23_FINAL_Damages-Report-1.pdf.

[7] Залучення інвестицій у відбудову транспортної галузі в Україні. *Національний інститут стратегічних досліджень: веб-сайт*. URL: <https://niss.gov.ua/news/komentari-ekspertiv/zaluchennya-investytsiy-u-vidbudovu-transportnoyi-haluzi-v-ukrayini>

УДК 330.341.424(477)

ЕКОНОМІЧНЕ МАЙБУТНЄ УКРАЇНИ В ІНДУСТРІАЛЬНИХ ПАРКАХ ЯК ОСНОВІ ЇЇ ВИСОКОТЕХНОЛОГІЧНОГО РОЗВИТКУ

THE ECONOMIC FUTURE OF UKRAINE IN INDUSTRIAL PARKS AS THE BASIS OF ITS HIGH-TECH DEVELOPMENT

докт. екон. наук В. Л. Дикань

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

D. Sc. (Econ.) V. L. Dykan

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Сьогодні перед Україною постало два ключових завдання: перше – це здобути перемогу на воєнному фронті і тим самим підтвердити ідентичність українського народу, національну єдність та державну незалежність, а друге – відродити могутність національної економіки, створити плацдарм для економічного тріумфу нашої держави на глобальній арені. В період поствоєнної відбудови України індустріальним базисом забезпечення інфраструктурного відновлення країни мають стати індустріальні парки – визнаний та апробований країнами-лідерами економічного розвитку інструмент забезпечення високотехнологічного інноваційного прориву держави і залучення інвестицій в реалізацію глибоких структурних перетворень у стратегічних секторах економіки.

В Україні, попри гостру потребу в реалізації інноваційних зрушень в