

Oleksandr Piriashvili, Candidate of Economic Sciences (Ph.D.)
*Senior Researcher of the Department of Infrastructure Development
State Organization “Institute for Economics and Forecasting
of the National Academy of Sciences of Ukraine”
Kyiv, Ukraine*

DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-447-4-4>

INVESTMENTS IN THE INNOVATIVE DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE¹

ІНВЕСТИЦІЇ В ІННОВАЦІЙНИЙ РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ²

В сучасних складних політичних та невизначених економічних умовах розвитку національної економіки, а також у важких умовах військової російської агресії проти України різноманітні ключові питання та проблеми європейської інтеграції України, а також розвитку міжнародного економічного співробітництва з державами-членами ЄС-27, США, Канади, Туреччини, країнами Близького Сходу та іншими економічно розвинутими країнами світу набувають особливої актуальності та гостроти. Так, серед них можна виокремити механізми та інструменти фінансування капітальних інвестицій; визначення стратегічних пріоритетів розвитку важливих секторів національної економіки; перегляд та уточнення положень угод про міжнародне економічне співробітництво та зони вільної торгівлі, а також інші важливі питання соціально-економічного розвитку.

Так, вітчизняні експерти зазначають, що за даними Німецького Інституту економічних досліджень (Берлін), більше половини підприємств Східної Німеччини вважають розвиток транспортної мережі визначальним фактором розміщення своєї економічної діяльності, а також те, що державні інвестиції у розвиток транспорту та зв'язку східних земель Німеччини обумовило збільшення продуктивності приватних інвестицій [1, с. 125–126].

¹ The publication was prepared as part of the scientific research (applied) topic: “Convergence in the Production Infrastructure Sectors of Ukraine with the EU” (State registration number 0121U112428)

² Публікацію підготовлено в рамках виконання НДР відомчої (прикладної) теми: «Конвергенція в секторах виробничої інфраструктури України з ЄС» (Державний реєстраційний № 0121U112428)

Тому, як зазначають експерти, для України, яка у вересні 2014 р. ратифікувала Угоду про асоціацію між Україною та ЄС (далі – Угода), а в лютому 2019 р. конституційно закріпила стратегічний курс на набуття повноправного членства в цьому об'єднанні, забезпечення соціально-економічної конвергенції з Європейським Союзом відіграє надзвичайно важливу роль у євроінтеграційному контексті [2, с. 692]. У зв'язку із цим поглиблення процесів економічної конвергенції на залізничному транспорті України з державами-членами ЄС-27 виступає важливим стратегічним і тактичним завданням на сучасному етапі соціально-економічного розвитку країни.

Аналіз довоєнного стану розвитку залізниць України дає підстави стверджувати, що стабільна та ефективна робота залізничного транспорту є невід'ємною умовою нормального функціонування економіки країни, а однією з найактуальніших проблем, які на сьогодні потребують вирішення на залізницях України, є проблема пошуку додаткових джерел фінансування капітальних інвестицій. Значний обсяг інвестицій в сучасних умовах треба спрямовувати у розвиток матеріально-технічної бази залізничного транспорту країни, у тому числі і на інноваційній основі, що передбачає впровадження технологічних (інженерних) та організаційних інновацій на залізниці.

За оцінками експертів визначено, що залізничний транспорт також потребує менше інвестицій на одиницю транспортної роботи і несе менше навантаження на платників податків, а також, що середня вартість будівництва автомобільної дороги в ЄС складає 4–12 млн євро/км, а вартість будівництва залізничної колії – від 5 млн євро/км для вантажного руху (для швидкості до 120 км/год). Також стверджується, що проте ресурс залізничної колії дозволяє перевезти утричі більше вантажу з меншими експлуатаційними витратами, аніж витрати на утримання автомобільного шосе [3, с. 7].

Отже, в табл. 1 наведено обсяги капітальних інвестицій у АТ «Укрзалізниця» за основними напрямками використання капітальних інвестицій на залізничному транспорті України у довоєнний період за 2016–2020 роки.

Таблиця 1

**Капітальні інвестиції АТ «Укрзалізниця»
за основними напрямками використання у 2016–2020 рр.**

(у млн. грн.; відсотках)

Напрями капітальних інвестицій	2016 р. факт	2017 р. факт	2018 р. факт	2019 р. факт	2020 р. факт	Виконання до 2009 р.
1	2	3	4	5	6	7
Капітальне будівництво, зокрема:	2977,9	2405,3	4282,7	1912,8	1816,5	95,0
реконструкція колії	1253,6	844,0	2006,4	1024,0	846,6	82,7
Придбання основних засобів, зокрема:	1338,8	3891,0	6302,0	3016,2	1164,8	38,6
рухомий склад	1118,0	3357,9	5571,5	2447,0	797,0	32,6
інші основні засоби	220,8	533,1	730,5	569,2	367,8	64,6
Придбання необоротних матеріалів активів	210,2	262,0	330,3	366,2	306,8	83,8
Придбання нематеріальних активів	17,6	69,7	164,1	60,0	44,1	72,5
Модернізація, модифікація основних засобів, зокрема:	2341,3	2461,5	3390,6	3297,0	2488,0	75,5
модернізація рухомого складу	2071,6	2171,4	2887,6	2902,2	2266,8	78,1
модернізація інших основних засобів	347,1	290,1	503,0	394,8	221,2	56,0
Капітальний ремонт, зокрема:	-	1814,6	2443,1	2044,9	2622,1	128,2

Продовження Таблиці 1

1	2	3	4	5	6	7
капітальний ремонт рухомого складу	-	651,5	962,6	1116,5	1718,9	154,0
капітальний ремонт будівель та споруд	-	1079,3	1400,0	845,5	859,3	101,6
капітальний ремонт інших основних засобів	-	83,8	80,5	82,9	43,9	53,0
Усього капітальних інвестицій	6885,8	10904,1	16912,8	10697,1	8442,3	

Джерело: складено автором О. Б. Піріаєвлі на основі даних «Інвестиційна діяльність». «Інтегрований звіт АТ «Укрзалізниця» за 2020 рік». С. 100–101. URL: <https://uz.gov.ua/about/activity/>; «Інвестиційна діяльність». «Інтегрований звіт АТ «Укрзалізниця» за 2017 рік». С. 90–92. URL: <https://uz.gov.ua/about/activity/>

Як свідчать дані табл. 1, у довоєнний період обсяги капітального будівництва на АТ «Укрзалізниця» становили 2977,9 млн. грн. – у 2016 р., 2405,3 млн. грн. – у 2017 р., 4282,7 млн. грн. – у 2018 р., 1912,8 млн. грн. – у 2019 р. та 1816,5 млн. грн. – у 2020 р., що становило 95,0% виконання до 2009 р.; обсяги придбання основних засобів становили 1338,8 млн. грн. – у 2016 р., 3891,0 млн. грн. – у 2017 р., 6302,0 млн. грн. – у 2018 р., 3016,2 млн. грн. – у 2019 р. та 1164,8 млн. грн. – у 2020 р., що становило 38,6% виконання до 2009 р.; обсяги модернізації, модифікації основних засобів становили 2341,3 млн. грн. – у 2016 р., 2461,5 млн. грн. – у 2017 р., 3390,6 млн. грн. – у 2018 р., 3297,0 млн. грн. – у 2019 р. та 2488,0 млн. грн. – у 2020 р., що становило 75,5% виконання до 2009 р.; обсяги капітального ремонту становили 1814,6 млн. грн. – у 2017 р., 2443,1 млн. грн. – у 2018 р., 2044,9 млн. грн. – у 2019 р. та 2622,1 млн. грн. – у 2020 р., що становило 128,2 % виконання до 2009 р.

Слід також зазначити, що у довоєнний період з 2016–2020 рр. у структурі капітальних інвестицій АТ «Укрзалізниця» частка капітального будівництва зменшилась у 2 рази з 43,2% – 2016 р. до 21,5% – у 2020 р. або на 21,7 в.п.; частка придбання основних

засобів зменшилась з 19,4% – у 2016 р. до 13,8% – у 2020 р. або на 5,6 в.п.; частка модернізації, модифікації основних засобів зменшилась з 34,0% – у 2016 р. до 29,5% – у 2020 р. або на 4,5 в.п.; проте частка капітального ремонту збільшилась у 1,9 рази з 16,6% – 2017 р. до 31,1% – 2020 р. або на 14,5 в.п. [6, с. 38].

Так, за інформацією АТ «Укрзалізниця» за 2020 рік ключовими міжнародними партнерами, з якими Товариство співпрацює за інвестиційними інфраструктурними проектами, зокрема, це ЄБРР, ЄІБ, Світовий банк та ін. [4, с. 83].

Отже, державне управління щодо інноваційного розвитку залізничного транспорту країни передбачає, серед всього комплексу заходів, реалізацію також ефективної інвестиційної політики в зазначеному секторі виробничої інфраструктури національної економіки. Тому, на нашу думку, головним питанням інвестиційної політики на залізничному транспорті країни, зокрема, щодо інноваційного розвитку сектору в сучасних умовах є пошук та оптимізація джерел фінансування капітальних інвестицій, а також ефективне використання в сучасних умовах дієвих механізмів та інструментів інвестиційної політики на залізниці.

Література:

1. Луніна І. О. Ризики бюджетної сфери України та шляхи зменшення їхніх негативних наслідків. *Ризики та перспективи розвитку України у період посткризового відновлення* : монографія / А. І. Даниленко, В. В. Зимовець, В. І. Сіденко та ін. НАН України, Ін-т екон. та прогнозув. НАН України. Київ, 2012. С. 123–129.
2. Борзенко О., Бурлай Т. Соціально-економічна дивергенція України та ЄС: нові виклики. *Journal of European Economy*. 2020. № 4 (75). Т. 19. С. 690–707.
3. Відбудова залізничного транспорту повоєнної України. Що потрібно зробити. Transparency International Ukraine. Звіт. URL: https://ti-ukraine.org/wp-content/uploads/2023/08/UZ_reform_ti_ukraine_ukr.pdf (дата звернення: 31.05.2024).
4. Інтегрований звіт АТ «Укрзалізниця» за 2020 рік: веб-сайт. С. 80–88, 100–101. URL: <https://uz.gov.ua/about/activity/> (дата звернення: 21.05.2024).
5. Інтегрований звіт АТ «Укрзалізниця» за 2017 рік: веб-сайт. С. 90–92. URL: <https://uz.gov.ua/about/activity/> (дата звернення: 21.05.2024).
6. Piriyashvili Oleksandr Основні напрямки інвестиційної політики на залізничному транспорті України. *Економіка і регіон*. 2022. Т. 4(87). С. 35–43. DOI: [https://doi.org/10.26906/EiR.2022.4\(87\).2780](https://doi.org/10.26906/EiR.2022.4(87).2780)