

**Омельченко Володимир,
доктор економічних наук, професор,
професор кафедри менеджменту та фінансів
Маріупольський державний університет**

v.omelchenko@mdu.in.ua

<https://orcid.org/0000-0002-1437-747X>

**Омельченко Ганна,
кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри економіки та міжнародних економічних відносин
Маріупольський державний університет**

g.omelchenko@mdu.in.ua

<https://orcid.org/0000-0002-7705-8409>

НАПРЯМКИ ПОВОЄННОГО ВІДНОВЛЕННЯ ТА МОДЕРНІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

Широкомасштабна агресія Росії, яка продовжується, втрати та структурні зміни в економіці нашої держави під час війни вже сьогодні потребують вирішення важливого стратегічного питання – яким шляхом необхідно забезпечити ефективність поствоєнного відновлення та системної модернізації економіки України. Одним з таких новітніх підходів, які успішно застосувались під час виходу з соціально-економічних криз, у тому числі і повоєнного характеру (був. Республіки Югославії, Німеччина, Японія, Ліван та ін.), експерти вважають логістизацію процесів суспільного відтворення. Міжнародний досвід модернізації національних економік також засвідчує, що зниження на 1% витрат на логістику (управління потоками ресурсів) має такий же вплив на ефективність, як і 10% зростання обсягів збуту продукції.

Для України, яка, незважаючи на війну, все ще має потужний транзитний потенціал, розташована на перехресті пан'європейських транспортних коридорів і світогосподарських зв'язків, саме логістизація національної економіки може стати найважливішим чинником ефективності створення і реалізації стратегії відновлення і подальшого розвитку соціально-економічної системи України.

Війна докорінно впливає на становище України у світовій торгівлі та транспортній мережі. При цьому українська транспортно-логістична система в цілому зазнала величезної шкоди (експерти оцінюють збитки, завдані транспортній інфраструктурі, у понад 47 мільярдів доларів США). Залізничне сполучення працює на всій підконтрольній українському уряду території і може бути швидко відновленим після деокупації. Не зважаючи на те, що деякі аеропорти зазнали сильних руйнувань, авіаційне сполучення з головними повітряними воротами країни (аеропортами «Бориспіль» у Києві, «Одеса» та «Львів») може бути відновлене одразу після створення безпечних умов. Порти, особливо ті, які розташовані на узбережжі Азовського моря (Бердянський та Маріупольський), зазнали більших руйнувань порівняно з іншими об'єктами транспортної інфраструктури.

Однак війна з Росією виявила основні проблеми транспортної системи України: розвиток залізничного вантажного транспорту лише в південному напрямку до морських портів, низьку пропускну спроможність прикордонних автомобільних та залізничних переходів, великі втрати часу при переході з української широкої та європейську вузьку колію. Водночас вона показала, що українська транспортна мережа є досить розвинутою, стійкою та гнучкою, що

дало змогу досить швидко переорієнтувати відповідні потоки при пошкодженні окремих транспортних вузлів та об'єктів.

На нашу думку реконструкція транспортної інфраструктури повинна здійснюватися в двох напрямках з урахуванням нових геополітичних реалій, які будуть передбачати обмеження зв'язків з Росією і розвиток взаємозв'язків зі східними країнами-членами ЄС, а також ЄС загалом. Крім відбудови пошкоджених під час ворожих дій споруд, доріг, мостів, портів та аеропортів, ми маємо зосередитись на інституційних механізмах, які забезпечать максимально ефективного функціонування інфраструктури та надання послуг.

Відновлення транспортної інфраструктури повинно мати на меті її модернізацію, підвищення енергоефективності, скорочення викидів та посилення безпеки. Проекти відновлення в різних сферах мають також обов'язково органічно вписуватись в процес оновлення транспортно-логістичної системи країни. При цьому:

–Включення України до транспортної мережі ЄС вимагатиме, зокрема, забезпечення відповідності залізничних колій, локомотивів, вагонів, автомобілів, освіти водіїв та машиністів відповідним європейським стандартам на території України, а не лише в міжнародному сполученні. Всі процеси на транспорті (розподіл вагонів «Укрзалізниці», автобусних маршрутів, концесійні конкурси та ін.) мають відбуватись прозоро для того, щоб уникнути корупції та посилити довіру до українських інституцій.

–Уряд повинен завершити реформу «Укрзалізниці» та розділити її на окремі компанії, які оперують вокзалами, коліями, ремонтними потужностями та перевозять пасажирів і вантажі. Також потрібно дозволити використання приватної тяги на залізниці, що сприятиме розвитку конкуренції на ринку вантажних та пасажирських перевезень.

–Необхідно широко використовувати формат державно-приватного партнерства, продовжити розпочаті проекти ДПП в будівництві доріг та концесійні проекти в портах, поширити цей досвід для розбудови річкової та повітряної інфраструктури.

–Транспортно-логістична інфраструктура має розвиватись як «самодостатня» галузь економіки, а не як інструмент вирішення локальних економічних проблем.

–Владі необхідно уникати створення нових державних перевізників (наприклад, в авіаційних перевезеннях) та посилювати конкуренцію через поліпшення ділового клімату та спрощення регулювання.

–Керівництву галузі при формуванні тарифної політики слід уникнути крос-субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних перевезень та монополізації окремих ринків перевезень державними компаніями.

Список літератури

Інфраструктурні проекти. Міністерство відновлення України. URL: <https://mtu.gov.ua/timeline/Infrastrukturni-proekti.html> (дата звернення: 23.08.2023)

Ключові інфраструктурні проекти в Україні під час війни. Українська правда. URL: <https://www.epravda.com.ua/columns/2022/09/7/691202/> (дата звернення: 23.08.2023)

Створена міжнародна інвестиційна платформа для відновлення України. ASDE. URL: <https://asde.com.ua/news> (дата звернення: 23.08.2023)