

ІНВЕСТИЦІЇ В ЗАЛІЗНИЦЮ ЯК ОДИН З ВИЗНАЧАЛЬНИХ ЧИННИКІВ ІНКЛЮЗИВНОГО РОЗВИТКУ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ

Н. Є. СЕЛЮЧЕНКО, канд. екон. наук, доц.,
доц. кафедри економіки підприємства та інвестицій
Національний університет «Львівська політехніка», м. Львів

Актуальними питаннями в дослідженнях науковців нині є сталий розвиток та як невіддільна його складова – інклюзивне економічне зростання економіки.

Азійський банк розвитку, який у 2007 році ініціював уведення поняття “інклюзивне зростання”, визначає низку чинників, що характеризують рівень інклюзивного розвитку, зокрема [1]: бідність та нерівність у розподілі доходів; економічне зростання та зайнятість; інфраструктура; доступ до освіти та охорони здоров'я; доступ до базових інфраструктурних послуг та послуг; гендерна рівність та можливості; соціальна безпека; уряд та інституції. Під базовими послугами та інфраструктурою експерти Всесвітнього економічного форуму розуміють: якість всієї інфраструктури; ефективність наземного транспорту; доступ до електроенергії; частка населення нетрів; частка користувачів Інтернету; кількість абонентів стаціонарного широкопasmового та мобільного Інтернету, а також його доступність (вартість).

Встановлено тісний зв'язок між розвитком інфраструктури та інклюзивним зростанням економіки, зокрема інвестування млрд дол. США в інфраструктуру безпосередньо створює 15 тис. робочих місць та майже 30 тис. додаткових робочих місць у суміжних галузях. Так, Китай з початку 2000-х років щорічно інвестує в інфраструктуру 8-10 % ВВП, Таїланд і В'єтнам – понад 7 %, Індія – 4-6 %, розглядаючи її як платформу для подальшого впровадження інновацій та вирішення проблем зайнятості [2].

Характеризуючи економіку України за чинниками інклюзивного розвитку, зробимо акцент на якості залізничної інфраструктури та ефективності залізничного транспорту.

Найсильнішою стороною Укрзалізниці є національне лідерство в квазімонополістичній структурі залізничних перевезень та ринку логістики, що забезпечує 65 % вантажообігу та 35 % пасажирських перевезень в Україні [3]. За обсягами вантажних перевезень українська залізниця займає четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії [4]. Слабкими сторонами є [3]: високий рівень зношення основних фондів та недостатній рівень інвестицій у минулому; значне боргове навантаження; відсутність можливості залучення приватних інвестицій через законодавчі обмеження тощо. Високий рівень зношення основних фондів, наявність колій з протермінованими ремонтами вимагає обмеження швидкості, що негативно впливає на час доставлення вантажів та зумовлює часткову переорієнтацію на інші види транспорту. Фінансові результати діяльності Укрзалізниці є нижчими від показників Європейських країн та російського залізничного транспорту.

ЕВІТДА на одного працівника Укрзалізниці більше, ніж у 7 разів нижчий порівняно з відповідним показником німецької залізниці та в понад 4 рази – російської залізниці [5].

Відсутність дієвих заходів щодо оновлення рухомого складу призведе до: неможливості забезпечення потреб промислових галузей у перевезеннях вантажів, втрат для держбюджету та зниження показників економічного розвитку країни; неможливості виконання пасажирських перевезень у повному обсязі, наслідком якого є зниження мобільності населення [4].

Щорічні суми інвестицій *на утримання інфраструктури в нинішньому стані оцінюють на рівні 50 млрд грн.* [7]. Сума інвестицій в оновлення та модернізацію основних засобів Укрзалізниці до 2030 року коливається в межах 31-60 млрд дол. США, що залежить від обсягу та масштабу очікуваних робіт. Причому, на оновлення інфраструктури має бути спрямовано 50 % інвестицій, на оновлення вантажної локомотивної ваги – 25 %, вантажних вагонів – 8 % [5]. Крім того, мають бути встановлені економічно обґрунтовані тарифи на перевезення, які є найнижчими в Європі та на пострадянському просторі. Додатковим ефектом від реалізації таких заходів буде розвиток суміжних виробництв з високою доданою вартістю: вагонобудування, частково локомотивобудування, виробництво електроприладів та засобів зв'язку тощо [6].

У результаті здійснення інвестицій в Укрзалізницю підвищиться її ефективність, якість кадрового забезпечення, продуктивність праці залізничників та їхні доходи, будуть створені додаткові робочі місця, збільшаться надходження до держбюджету.

Література:

1. Хоменко О. В. Теоретичні та практичні аспекти інклюзивного розвитку економіки КНР / О. В. Хоменко // *Kitaĕznavčĭ doslĭdžennĭĭ*. – 2018. – № 1. – Р. 69–76. DOI: <https://doi.org/10.15407/chinesest2018.01.069>.
2. Прогнімак О. Д. *Інклюзивний розвиток України: перешкоди vs перспективи*. *Економічний вісник Донбасу* / О. Д. Прогнімак // 2018. – № 1 (51). – С. 187–197.
3. Стратегія на п'ять: перший середньостроковий план розвитку Укрзалізниці. *Залізничний інформаційний портал* : веб-сайт. URL: <https://info.uz.ua/articles/strategiya-na-pyat-pershiy-serednostrokoviy-plan-rozvitku-ukrzalznitsi> (дата звернення: 29.01.2020).
4. Інформація про Українські залізниці. *Міністерство інфраструктури України* : веб-сайт. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zalznici.html> (дата звернення: 29.01.2020).
5. Чи є майбутнє в залізничного транспорту України? *Slideshare* : веб-сайт. URL: <https://www.slideshare.net/UIFuture/ss-128087151> (дата звернення: 29.01.2020).
6. В очікуваннях на 2019 р Укрзалізниця стримано оптимістична, але потребує підтримки бізнес-середовища. *Залізничний інформаційний портал* : веб-сайт. URL: <https://info.uz.ua/blogi/v-ochikuvannyakh-na-2019-r-ukrzalznitsya-strimano-optimistichna-ale-potrebue-pidtrimki-biznes-seredovishcha> (дата звернення: 30.01.2020).
7. Реформування залізниці має бути державницьким, без впливу бізнес-груп. *Залізничний інформаційний портал* : веб-сайт. URL: <https://info.uz.ua/articles/reformuvannya-zalznitsi-mae-buti-derzhavnitskim-bez-vplivu-biznes-grup> (дата звернення: 31.01.2020).