

ІНВЕСТИВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ – ЯК ОСНОВА ВІДНОВЛЕННЯ ЕКОНОМІКИ КРАЇНИ

ЛОЗА Світлана

Національний університет «Запорізька політехніка»

<https://orcid.org/0000-0002-2566-5020>

e-mail: loza_sveta@ukr.net

Головним драйвером розвитку будь якої держави є інвестиції. Активізація інвестиційної діяльності в Україні є необхідною передумовою сталого розвитку, модернізації і оновлення транспортно-логістичного сектору країни. У зв'язку з повномасштабними військовими діями на території України виникли логістичні перепони, утворилося додаткове навантаження на енергетичну та транспортну інфраструктуру, перш за все, пов'язане з функціонуванням транспортних мереж, роботою морських та річкових портів. З огляду на те, що військові дії набули затяжного характеру, перспективи стабілізації економіки залишаються вкрай невизначеними.

Метою статті є дослідження процесів інвестування в розвиток транспортної інфраструктури України, виявлення основних проблем, аналіз критичних умов, обґрунтування основних напрямків та перспектив відбудови і подальшого розвитку транспортної галузі в умовах повного відновлення. В статті проведено аналіз частки транспортного сектору у валовому внутрішньому продукті країни, динаміки та структури вантажо- та пасажирообігу за видами транспорту впродовж 2010-2021 рр. Виконаний аналіз основних тенденцій, структури, проблем та особливостей інвестування транспортного сектору за останнє десятиріччя. Проведено аналіз рівня розвитку інфраструктури різних видів транспорту. Вивчено основні виклики та перспективні напрямки інвестування у транспортну галузь в умовах тривалого військового стану. Досліджено обсяги та структуру потреб у реконструкції транспортного сектору України в короткостроковій та довгостроковій перспективі на базі оцінки Світового банку. З'ясовано, що українські компанії, незважаючи на тривалі військові дії та високий ступінь невизначеності післявоєнного відновлення, впевнені у необхідності інвестування у розвиток транспортної інфраструктури, яка виступає ключовим драйвером відбудови економіки держави в цілому. Досліджено основні напрямки підтримки, відновлення та розбудови транспортної інфраструктури України в умовах продовження військових дій.

Ключові слова: відбудова, ефективність, інвестиції, інвестиційний проєкт, криза, транспорт, транспортна інфраструктура.

<https://doi.org/10.31891/mdes/2023-7-28>

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ ЗАВДАННЯМИ

Транспортна система завжди була, є і буде основним об'єднуючим елементом без якого неможливе функціонування економіки держави. Недарма транспорт порівнюють з нервовою системою і кровоносними судинами живого організму. Без відповідного розвитку транспорту неможливе зростання економіки і культури країни, забезпечення обороноздатності держави. Транспортна система є головною ланкою державної інфраструктури, яка, перш за все, забезпечує досягнення цілей соціально-економічного і геополітичного характеру. Ефективність реалізації інвестиційних проєктів з розбудови транспортної системи виходить далеко за межі транспортної галузі і має позитивний вплив на загальний стан країни та її регіонів. Для інвестицій у розвиток транспорту властиве продукування транспортного та позатранспортного ефектів.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Проблеми розвитку та розбудови інфраструктури всіх видів транспорту достатньо ґрунтовно досліджені у вітчизняній та зарубіжній науковій літературі. Багато уваги зосереджено саме на вивченні прогресивних підходів та методів управління інноваційно-інвестиційним розвитком транспортних підприємств. Питання підвищення ефективності інвестиційної діяльності, залучення та оптимального розподілу інвестицій перебувають у фокусі наукових досліджень багатьох вітчизняних науковців та практиків: О.О. Бакаєва, Ю.С. Бараша, В.Л. Диканя, Г.Д. Ейтутіса, В.П. Ільчука, Ю.Ф. Кулаєва, Є.М. Сича та інших дослідників. Однак, проблема залучення достатнього обсягу інвестиційних ресурсів для своєчасного відновлення стабільної роботи транспортного сектору потребує надзвичайної уваги.

ВИДІЛЕННЯ НЕВИРІШЕНИХ РАНІШЕ ЧАСТИН ЗАГАЛЬНОЇ ПРОБЛЕМИ, КОТРИМ ПРИСВЯЧУЄТЬСЯ СТАТТЯ

Попри чисельні дослідження у сфері інвестування інфраструктурних транспортних проєктів, додаткових досліджень потребують саме питання фінансування відбудови транспортного сектору та його вплив на відновлення країни в цілому.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ

Метою статті є дослідження процесів інвестування в розвиток транспортної інфраструктури України, виявлення основних проблем, аналіз критичних умов, обґрунтування основних напрямків та перспектив відбудови й подальшого розвитку транспортної галузі в умовах повоєнного відновлення.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Транспортний комплекс України об'єднує залізничний, автомобільний, авіаційний, морський, річковий та трубопровідний транспорт, мережу автомобільних доріг загального користування, міський електротранспорт. Україна має розвинуту транспортну мережу, до якої входять: 21 тис. км залізничних колій, 169,7 тис. км автомобільних доріг з твердим покриттям, 2,7 тис. км річкових судноплавних шляхів, майже 46 тис. км нафто- і газопроводів, 13 морських портів, 20 аеропортів (інформація наведена станом на кінець 2021 року, без врахування окупованих території Донецької та Луганської областей та АР Крим) [1, 2]. Питома вага транспортного сектору у валовому внутрішньому продукті України на протязі 2010-2021 років коливалась у межах від максимальних 7,9% у 2011 році до мінімального рівня 5,4% у 2021 році (табл. 1).

Таблиця 1

Валовий внутрішній продукт за 2010-2021 рр., фактичні ціни

Роки	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Валовий внутрішній продукт												
Млн. грн	1079346	1299991	1404669	1465198	1586915	1988544	2385367	2981227	3560302	3977198	4222026	5450849
У тому числі транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність												
Млн. грн	83027	103179	98859	104483	100889	134978	156745	190825	227140	264689	262453	295300
Частка, %	7,7	7,9	7	7,1	6,4	6,8	6,6	6,4	6,4	6,7	6,2	5,4

Джерело: складено автором за [2]

Зниження частки транспортної галузі у ВВП цілком передбачуване. Впродовж 2010-2021 років у транспортній сфері України намітилася стійка тенденція до зниження вантажо- та пасажирообігу на всіх видах транспорту (рис. 1).

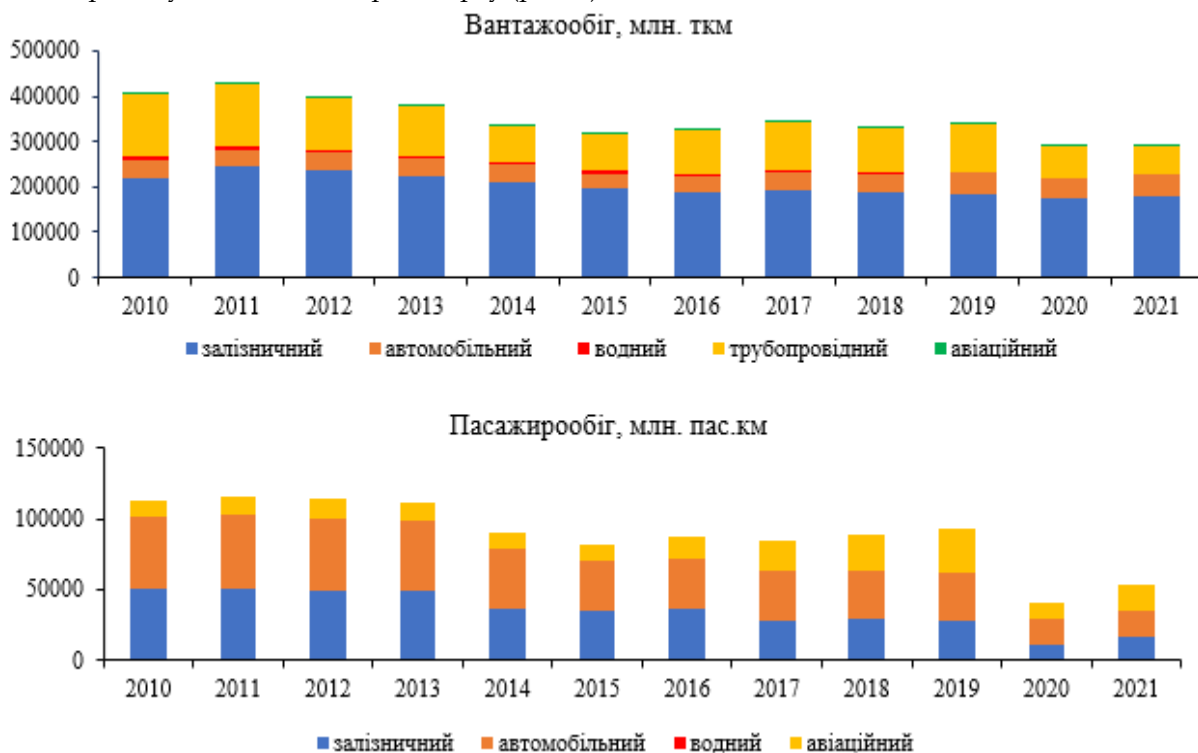


Рис. 1. Динаміка вантажо- та пасажирообігу за видами транспорту (складено автором за [3, 4, 5])

Провідне місце у загальному обсязі перевезень займає залізничний транспорт, який забезпечує більше 80% вантажообігу (без трубопровідного транспорту) та близько 30% пасажирообігу. Протягом 2017-2019 років тільки не почалося стабільне зростання обсягів перевезень після спаду 2014-2015 років, але на початку 2020 року у всьому світі виникли непередбачувані перепони у роботі транспорту. Основною причиною суттєвого зниження обсягів перевезень вантажів та пасажирів у 2020 році стала пандемія Covid-19. У березні 2020 року в Україні були введені карантинні обмеження, які суттєво вплинули на рівень економічної активності підприємств. За підсумками 2020 року загальний вантажообіг транспорту знизився порівняно з 2019 роком на 15%, пасажирообіг впав більше ніж на 50%. Найсуттєвіші втрати пасажирообігу сталися на залізничному транспорті – 63%, найменше постраждав автомобільний транспорт, де зниження становило 44%.

Пріоритетні напрямки розвитку транспортної інфраструктури були чітко визначені у Національній транспортній стратегії України до 2030 року «Drive Ukraine 2030», яка була затверджена Кабінетом Міністрів України у травні 2018 року [1]. В стратегії були чітко окреслені основні проблеми транспортно-дорожнього комплексу України, а саме: розбитість шляхів сполучення; високий відсоток доріг, які не ремонтувалися 30 років; найвища у Європі смертність на дорогах; середній вік тягового рухомого складу більше 40 років; високий відсоток зносу вантажних та пасажирських вагонів; низький рівень використання авіаційного транспорту; низький рівень використання річкового транспорту; поважний вік автобусного парку. Було визнано, що Україна потребує принципово нової якості розбудови та модернізації транспортної інфраструктури. Стратегічна мета - інтеграція України в світову економіку. Обґрунтовано необхідність інтеграції до європейської та світової транспортної системи.

План заходів із реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року, затверджений у квітні 2021 року [6]. Документ визначає більш конкретні терміни та кроки у напрямку комплексного розвитку транспортної галузі в рамках європейської інтеграції. Пріоритетними напрямками плану є впровадження інновацій у всі сфери діяльності, підвищення конкурентоспроможності та ефективності транспортної інфраструктури України в цілому. У документі поставлені не тільки завдання, але і визначені відповідальні органи, терміни виконання, окреслено основні результати, обґрунтовано вартість та основні джерела фінансування запланованих заходів.

Інвестування в розбудову, модернізацію та оновлення транспортної інфраструктури завжди було, є та буде основним чинником розвитку економіки країни в цілому. Аналіз динаміки та структури капітальних інвестицій за видами економічної діяльності за попередні роки показав, що загальні обсяги інвестицій у 2021 р. порівняно з 2010 р. збільшилися майже у 3 рази, при цьому сталися структурні зміни щодо обсягів залучення в різні види економічної діяльності (рис. 2).

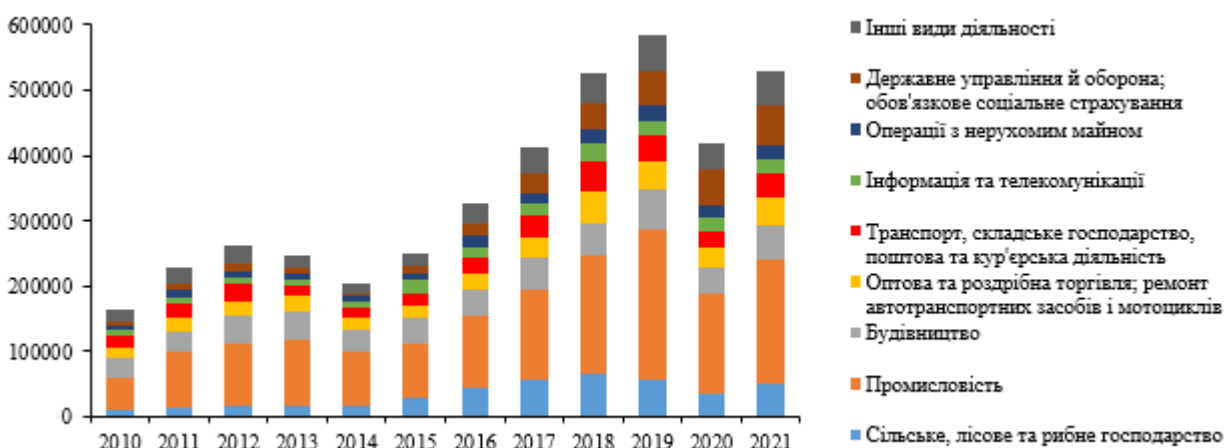


Рис. 2. Капітальні інвестиції за видами економічної діяльності, млн. грн (складено автором за [7])

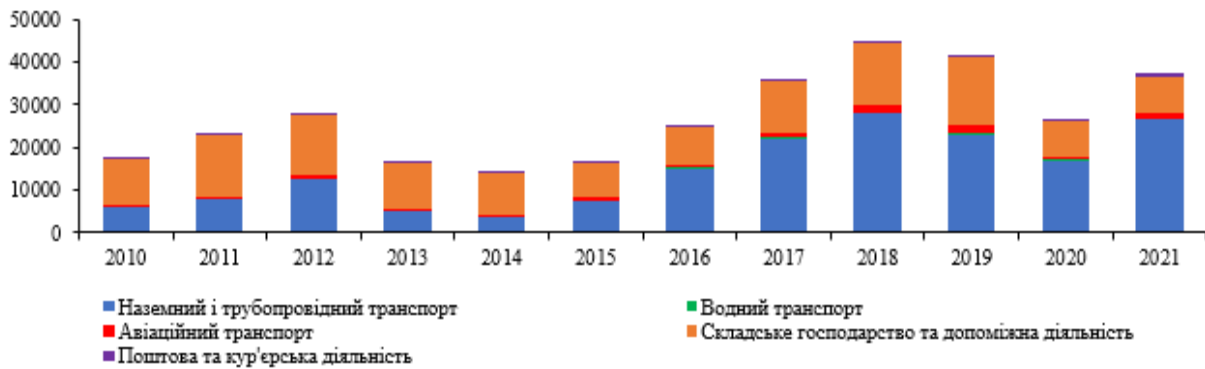


Рис. 3. Капітальні інвестиції за видом економічної діяльності транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська діяльність, млн. грн (складено автором за [7])

У загальному обсязі капітальних інвестицій в транспортну сферу (рис. 3) найбільш вагома частка припадає на інвестування в наземний і трубопровідний транспорт, на другому місці за обсягом вкладених коштів складське господарство та допоміжна діяльність. Частка авіаційного та водного транспорту й поштової та кур'єрської діяльності у сукупності складає менше 10% від загального обсягу капітальних інвестицій за всіма видами діяльності.

Складні та непередбачувані умови функціонування економіки України викликають підвищений інтерес суб'єктів господарської діяльності до пошуку додаткових джерел фінансування інвестицій для відновлення матеріально-технічної бази, технічного переоснащення, впровадження прогресивних технологій і сучасного обладнання, створення робочих місць. Мова йде про активізацію залучення інвестицій з усіх можливих джерел. Обмеженість внутрішніх інвестицій робить принципово важливим залучення зовнішніх фінансових ресурсів і, перш за все, іноземних інвестицій. Достатньо чітко переваги іноземних інвесторів відображає структура іноземних інвестицій за видами економічної діяльності (рис. 4), на яку впливають не тільки уявлення інвесторів, але й активність підприємств-реципієнтів.

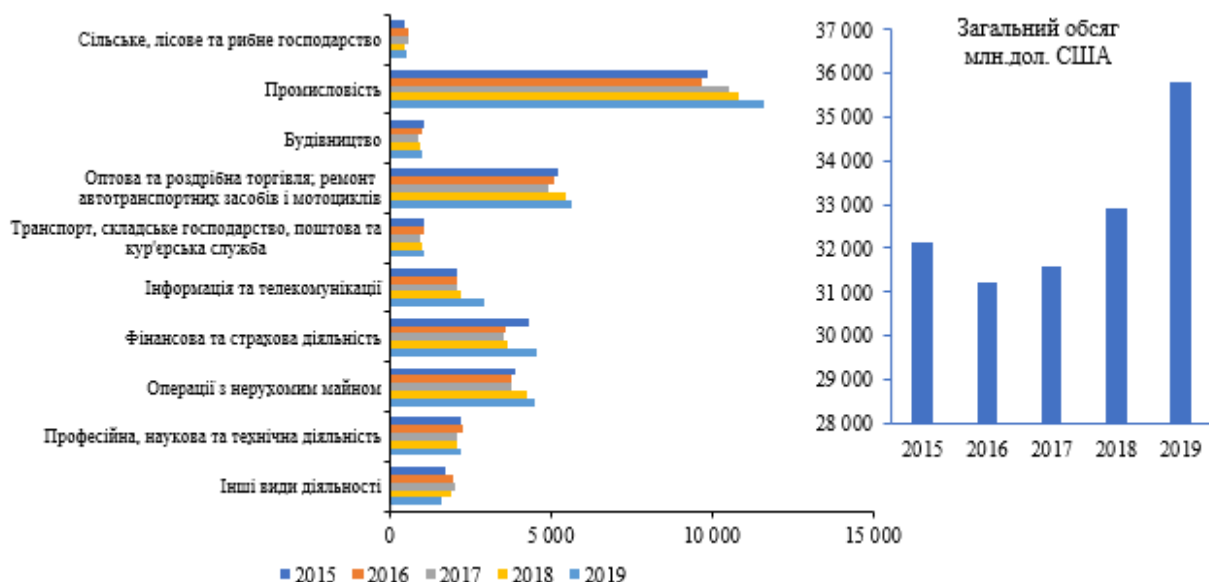


Рис. 4. Прямі інвестиції (акціонерний капітал) в економіку України за видами економічної діяльності а 2015-2019 рр., млн.дол. США (складено автором за [8])

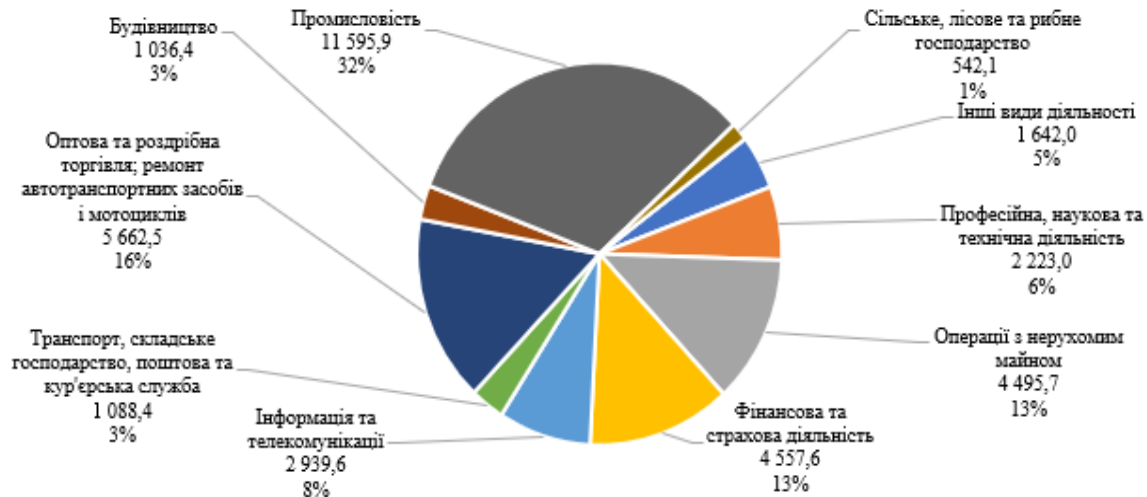


Рис. 5. Структура прямих інвестицій (акціонерний капітал) в економіку України за видами економічної діяльності за 2019 р., млн. дол. США (складено автором за [8])

В структурі прямих іноземних інвестицій за видами економічної діяльності (рис. 5) лівая частка спрямована у промисловість - майже третина від загального обсягу прямих іноземних інвестицій (32%). Друге місце за обсягами фінансування посіла оптова та роздрібна торгівля; ремонт автотранспортних засобів і мотоциклів (16%). Третю сходинку поділили між собою два види діяльності, а саме операції з нерухомим майном і фінансова та страхова діяльність (по 13% кожна). На четвертому місці галузь інформації та телекомунікацій (8%). На п'ятому місці професійна, наукова та технічна діяльність (6%). Транспорт, складське господарство, поштова та кур'єрська служба разом із будівництвом поділили між собою лише шосту сходинку із загальним обсягом інвестування по 3%.

Можливості залучення іноземних інвестицій нерозривно пов'язані зі значними ризиками. До основних ризиків фінансування підприємств транспортної інфраструктури належать: політичні, які можуть суттєво впливати на стимулювання або заборону транспортування певних видів вантажів; загальноекономічні, пов'язані з невизначеністю шляхів розвитку економіки і суспільства, зі зниженням темпів економічного розвитку країни та кризовими явищами; інфляційні, викликані певними очікуваннями серед вантажовласників та населення; валютні ризики, які виникають в процесі фінансування інвестиційних проєктів в іноземній валюті; корупційні, пов'язані з хабарництвом та бюрократичною тяганиною; непередбачувані та непрогнозовані зміни у податковому законодавстві, які можуть суттєво вплинути на фінансові результати діяльності підприємств.

Починаючи з 2020 року Європейська Бізнес Асоціація (ЄБА) у співпраці з юридичними фірмами Agresca та Sayenko Kharenko проводить опитування з метою оцінки стану розвитку транспортної інфраструктури в Україні за допомогою інфраструктурного індексу (рис. 6). За підсумками 2021 року індекс склав 2,76 балів з 5-ти можливих, що на 7% більше рівня 2020 року (2,58 балів). У рамках цього дослідження рівень розвитку авіаційного, автомобільного, морського, внутрішнього водного та залізничного транспорту оцінювався за чотирма критеріями: законодавство та державна політика, інвестиційна активність, діяльність транспортних монополістів та державних органів, транспортна логістика. Для розрахунку індексу використовувалася шкала Лайкерта, яка має 5 градацій, де: 1 – це вкрай негативно, 3 – задовільно, 5 – вкрай позитивно [9].

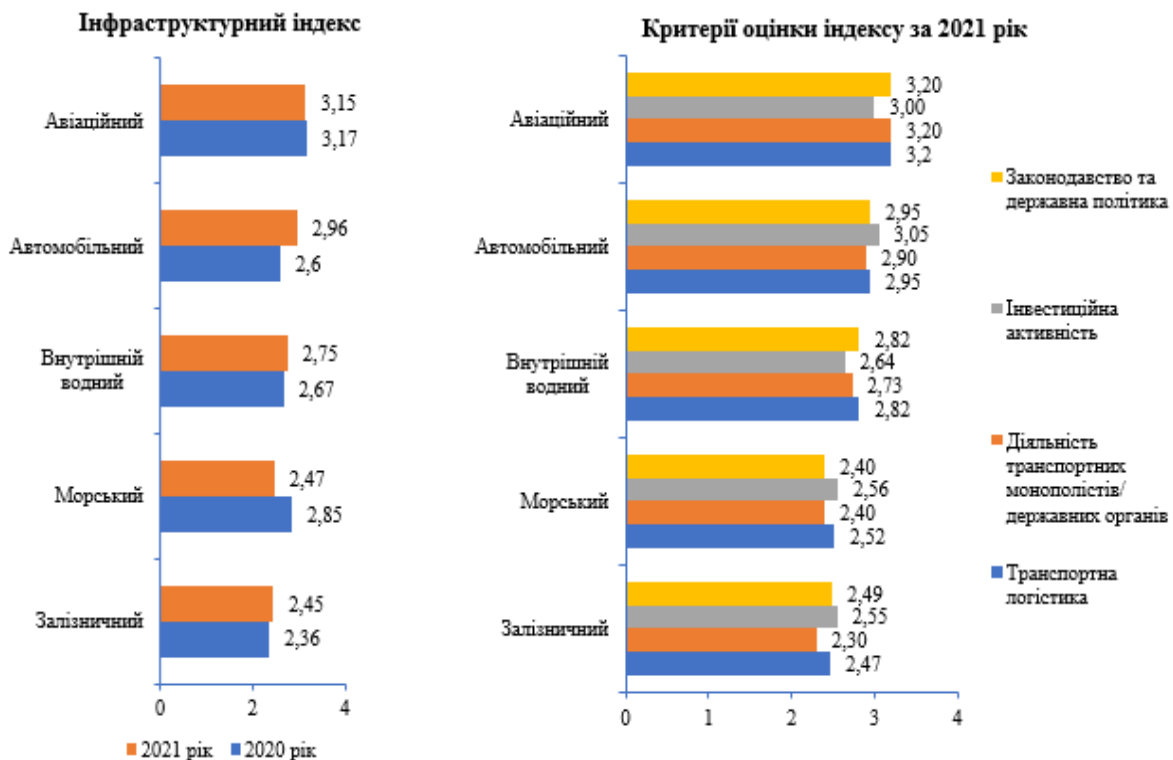


Рис. 6. Інфраструктурний індекс оцінки рівня розвитку транспортної інфраструктури України та його складові за 2021 рік (складено автором за [9])

За оцінкою компаній ЄБА найвищий індекс отримав авіаційний транспорт 3,15 балів, що вказує на нейтральний рівень. Інші чотири види транспорту мають негативні оцінки: автомобільний – 2,96, внутрішній водний – 2,75, морський – 2,47, залізничний транспорт – 2,45 балів. Критерії оцінки інфраструктурного індексу наведено на рис. 6. Серед респондентів опитування найбільша частка користується залізничним транспортом, другу сходинку посідає автомобільний транспорт, останню – внутрішній водний транспорт [9].

Однак, починаючи з лютого 2022 року транспортний сектор України зазнав непередбачуваних руйнівних змін. Вже наприкінці 2022 року дослідження ЄБА сумісно з Arzinger та Sayenko Kharenko не передбачало розрахунок інфраструктурного індексу, а було сфокусовано на оцінці впливу військових дій на функціонування транспортної сфери. Результати дослідження переконливо свідчать про необхідність інвестування у транспортну інфраструктуру, попри військові дії (рис. 7). Серед опитаних компаній збитків зазнали більше половини респондентів (66%). Оговтавшись від першого шоку, більшість компаній впевнені, що незважаючи на продовження масштабних військових дій, необхідно розвивати транспортну інфраструктуру країн-сусідів за рахунок українських інвестицій.



Рис. 7. Результати опитування представників бізнесу [складено автором за [10]]

Проведені опитування виявили (рис. 8), що найбільшими викликами війни стали: зміна логістики внаслідок блокади морських портів (49%), зменшення попиту на товари та послуги (40%), проблеми з енергопостачанням. В той же час, виклики обумовили формування пріоритетних напрямків розвитку транспортного сектора. Найбільш перспективним визнано необхідність розвитку автомобільних шляхопроводів з Європою (59%), будівництво стратегічних універсальних транспортних хабів (55%), розбудова євроколії на території України (51%) [10]



Рис. 8. Виклики воєнного стану та пріоритетні інвестиційні проєкти в транспортній сфері (складено автором за [10])

Швидка оцінка Світового банку розміру завданої шкоди та потреб на відновлення (RDNA2) за рік повномасштабної війни відображає системний аналіз наслідків військових дій в основних секторах економіки. За даними звіту загальна сума збитків від безпосередніх руйнувань складає \$135 млрд., при цьому найбільші втрати в житловому секторі (37%), транспорт (26%), енергетика (8%), торгівля та промисловість (8%), сільське господарство (6%) (рис. 9). Визначені загальні потреби на відновлення та відбудову України, які складають \$411 млрд. Найбільші потреби є у транспортному секторі (22%), житловому (17%), енергетиці (11%), секторі соціального захисту та засобів до існування (10%), розмінування (9%) та сільському господарстві (7%) (рис. 9). Після проведення RDNA1, рівень руйнувань найбільше зріс у енергетичному, житловому та транспортному секторах. Також потребує уточнення шкода, задіяна сільському господарству. Урядом України на 2023 рік визначені 5 пріоритетних напрямків першочергового відновлення: житло, критична та енергетична інфраструктура, економічний сектор та гуманітарне розмінування [11].

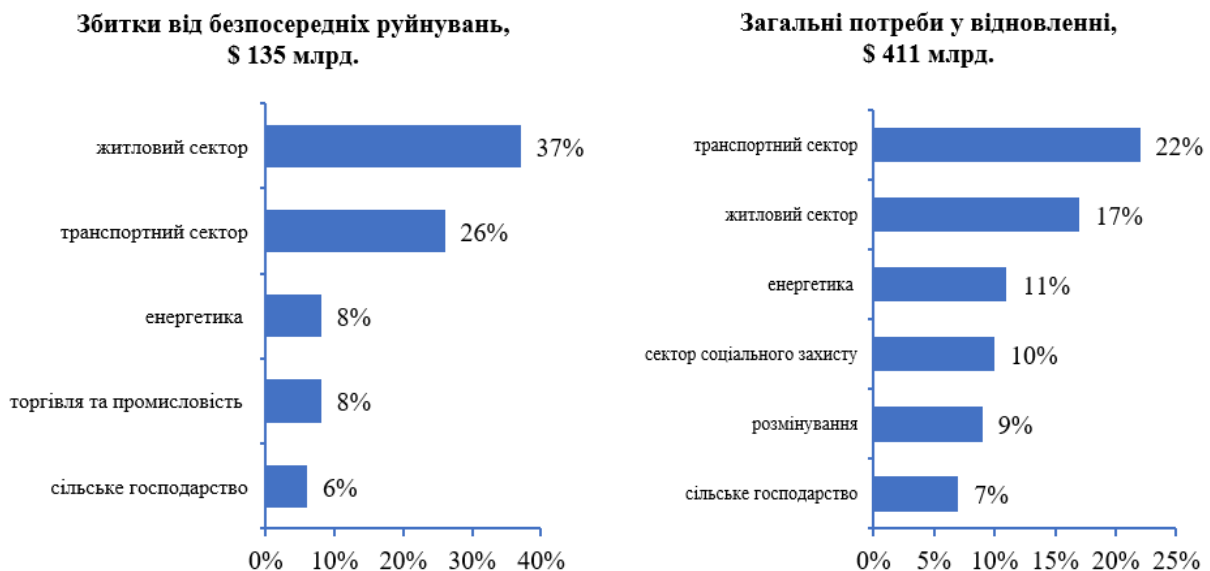


Рис. 9. Безпосередні збитки та потреби у відновленні основних секторів економіки України за оцінкою Всесвітнього банку RDNA2 (складено автором за [11])

В рамках оцінки Світового банку потреби на пріоритетні напрямки фінансування впродовж 2023 року становлять приблизно \$14 млрд. – близько 3,5% від загальних потреб. В загальній сумі лівову частку складають три сектори: транспорт, енергетика та житлове господарство. Крім цих секторів, значна підтримка (\$ 2,7 млрд) передбачена для стимулювання інвестицій з боку приватного сектора у відновлення інших галузей економіки, перш за все, сільського господарства, промислового виробництва та торгівлі (рис. 10). Ця підтримка включає поєднання грантів і

субсидованих кредитів разом із гарантіями та інструментами страхування для зниження ризику приватних інвестицій [12].

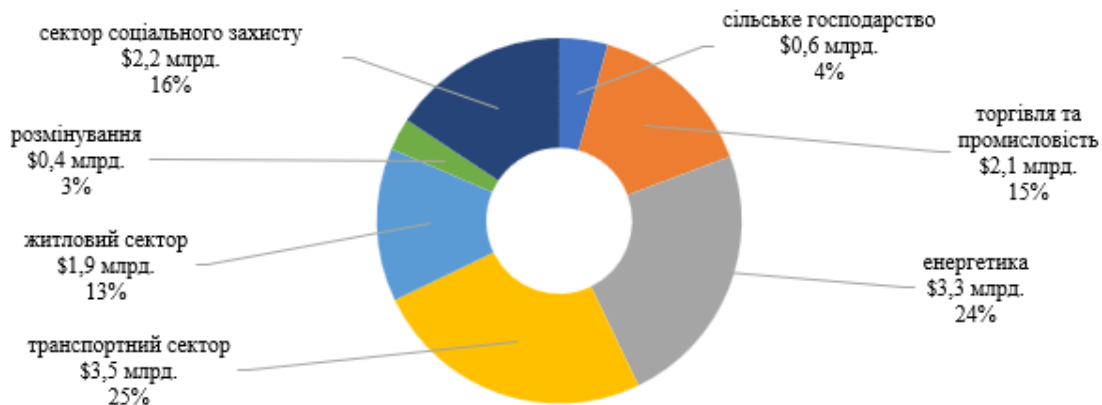


Рис. 10. Пріоритетні напрямки інвестування на 2023 р. (складено автором за [12])

Загальний збиток транспортного сектору оцінюється в \$35,7 млрд., з яких найбільша концентрація пошкоджень приходить на місцеві обласні, сільські та комунальні дороги (32%); автостради, шосе та інші національні дороги (21%); залізнична інфраструктура, рухомий склад, обладнання та інші активи (19%) [12].

За оцінками Світового банку загальні потреби в реконструкції та відновленні транспортного сектору України на протязі 2023-2033 рр. становлять \$92,1 млрд. З них у короткостроковій перспективі потрібні \$14,1 млрд, у середньостроковій \$78 млрд. Розподіл потреб у реконструкції за напрямками у короткостроковому та середньостроковому періодах наведений на рис. 11., потреби у відновленні надання послуг на рис. 12.



Рис. 11. Потреби у реконструкції в транспортному секторі України станом на 24 лютого 2023 року, млн. дол. США (складено автором за [12])



Рис. 12. Потреби у відновленні надання послуг у транспортному секторі України в короткостроковому періоді за 2023-2026 рр., млн. дол. США (складено автором за [12])

Найбільша частка потреб у реконструкції припадає на залізничну інфраструктуру, рухомий склад, обладнання та інші активи (30%); автостради, шосе та інші національні дороги (29%); місцеві обласні, сільські та комунальні дороги (16%). Серед загальної суми потреб у відновленні (\$3,5 млрд.) більше половини припадає на ремонт та технічне обслуговування доріг і мостів державного значення та близько 20% на ремонт та відновлення інфраструктури та рухомого складу залізниць (рис. 12). Потреби на відновлення включають витрати на розширення логістики на захід та витрати на аварійний ремонт і відновлення послуг з метою пом'якшення впливу пошкодженої інфраструктури та збоїв у наданні послуг.

Результати оцінки, проведеної Світовим банком, також підтверджені дослідженням, яке проводилося аналітичним центром при Київській школі економіки KSE Institute. За оцінкою експертів проєкту KSE «Росія заплатить» за рік повномасштабних військових дій інфраструктурі України завдані збитки на суму \$144 млрд. Експерти проєкту продовжують фіксувати зростаючі збитки в основних сферах діяльності, таких як: енергетика, транспорт, інфраструктура, освіта, торгівля та охорона здоров'я. Інфраструктурний сектор зайняв друге місце за сумою завданих збитків – \$36,2 млрд. Протягом року через війну було пошкоджено або зруйновано більше 25 тис. км доріг державного та місцевого значення, 344 мости та мостові переходи. За даними Міністерства розвитку громад та інфраструктури, за 2022 рік на дорогах державного значення було відновлено проїзд через 78 мостів. Вже у 2023 році було відновлено проїзд 2 мостовими переходами у Миколаївській та Харківській областях [13].

У липні 2022 року за матеріалами робочої групи «Відновлення та розбудова інфраструктури» був оприлюднений Проєкт Плану відновлення України, розроблений Національною радою з відновлення України від наслідків війни [14]. Пропозиції робочої групи з відновлення та розбудови транспортної інфраструктури включають проєкти на загальну суму в 3418,7 млрд. грн в період 2022-2032 рр.. З них на залізничний транспорт припадає 146,7 млрд. грн, авіаційний – 51,4 млрд. грн, морський та внутрішній водний 14,6 млрд. грн, автомобільний, міський електричний транспорт, автомобільні дороги та дорожнє господарство загалом 3206 млрд. грн. (у тому числі 2213 млрд. грн на виконання робіт на автомобільних дорогах для реалізації довгострокового плану за 2026-2032 рр.)

В умовах жорсткого обмеження та унеможливлення використання морських портів, Урядом України на сьогодні визначені пріоритетні напрямки розвитку транспортної інфраструктури. Це, перш за все, розвиток транспортних коридорів на західному кордоні країни, розширення їх пропускної спроможності. Найбільш перспективними у цьому напрямку визнані будівництво нових та модернізація існуючих пунктів пропуску на кордоні з Румунією, розвиток портів на Дунаї та поромних переправ. Це дозволить втричі збільшити вантажопотік у цьому напрямку, з

урахуванням того, що після початку повномасштабного вторгнення товарообіг у цьому напрямку зріс майже на 100% [15]. Так, реалізація ініціативи «Чорноморське зерно» дозволила перевезти через порти України з серпня 2022 р. по березень 2023 р. близько 22 млн. тонн українського зерна. «Шляхи солідарності» залишаються основним варіантом експорту українських товарів та критичного імпорту. За оцінками Світового банку завдяки цій ініціативі з травня 2022 р. по березень 2023 р. загальна вартість торгівлі склала близько 65 млрд. євро [12].

Блокування морських портів та повна зупинка авіаційного транспорту вимагає додаткової уваги до оптимізації та покращення роботи залізниць. Залізничний транспорт прийняв на себе величезну соціальну відповідальність при організації евакуації населення, в рамках якої було перевезень понад 4 млн. осіб. Але результати діяльності АТ «Укрзалізниця» за 2022 р. вказують, що залізниці України також потребують додаткових фінансових ресурсів. Збиток від пасажирських перевезень у 2022 р. склав 13,3 млрд. грн., хоча державний бюджет для підтримки роботи галузі виділив 10 млрд. грн. Незважаючи на рекордні обсяги інвестицій, заплановані на 2023 рік (50 млрд. грн), за підсумками діяльності у 2023 р. «Укрзалізниця» очікує збитки у сумі 20,2 млрд. грн [16]. Пріоритетними напрямками розвитку залізничного транспорту залишаються модернізація та відновлення критичної інфраструктури й рухомого складу. Залізничний транспорт залишається найважливішим сегментом транспортно-дорожнього комплексу є невід'ємною складовою у забезпеченні сталого відновлення економіки України.

ВИСНОВКИ З ДАНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ І ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАПРЯМІ

Починаючи з лютого 2022 р. транспортний сектор України зазнав непередбачуваних нищівних змін. Триваючі військові дії та необхідність повоєнної відбудови вказують на необхідність відновлення на якісно новому рівні. Недостатньо відновити у довоєнному стані, є гостра необхідність побудови нової більш досконалої інфраструктури. Масштаби руйнувань потребують кардинально нових підходів. Ураховуючи загальний стан економіки України, фінансові можливості підприємств транспортної інфраструктури та державного бюджету, пріоритетним джерелом інвестування першочергових потреб стають зовнішні фінансові ресурси. Обсяги інвестицій, необхідних для відновлення транспортного сектору України, вимагатимуть залучення зовнішнього фінансування не тільки за рахунок державних коштів. Буде неможливо обійтися без участі міжнародних організацій та донорського приватного інвестування.

Важлива роль у масштабному залученні інвестицій від міжнародних фондів та приватних інвесторів належить державі, яка шляхом надання гарантій за кредитами може впливати на рішення стейкхолдерів. Однак, позиція інвесторів все ж залишається визначаючою. Приватний сектор не цікавить у які види економічної діяльності, на думку приймаючої країни, необхідно спрямовувати інвестиції. Вони, перш за все, зацікавлені перспективами отримання прибутку, строками окупності інвестицій і надійністю своїх вкладень. Головною умовою залучення коштів міжнародних стейкхолдерів є максимальна прозорість та цифровізація всіх процесів, покликани компенсувати недоліки високого рівня невизначеності, а також посилити довіру міжнародних партнерів та громадськості.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року». [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-shvalennya-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku> – (Дата звернення: 10.02.2023).
2. Виробництво та розподіл валового внутрішнього продукту за видами економічної діяльності. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2008/vvp/vvp_ric/arh_vtr_u.htm – (Дата звернення: 10.02.2023).
3. Статистичний збірник "Транспорт України" 2021 рік. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2022/zb/10/zb_Transpot.pdf – (Дата звернення: 05.02.2023).
4. Статистичний збірник "Транспорт і зв'язок в Україні" 2016 рік. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2017/zb/09/zb_tr_2016pdf.zip – (Дата звернення: 05.02.2023).

5. Пасажирообіг за видами транспорту. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2019/tr/tr_rik/po_v/arh_po_v_u.htm – (Дата звернення: 10.02.2023).
6. Розпорядження кабінет міністрів України від 07 квітня 2021 р. № 321-р Про затвердження плану заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/321-2021-%D1%80#Text> – (Дата звернення: 15.03.2023).
7. Капітальні інвестиції. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/ioz_19.htm – (Дата звернення: 01.02.2023).
8. Інвестиції зовнішньоекономічної діяльності (2015–2019). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2020/zd_inv_new/arh_inv_zd.htm – (Дата звернення: 10.02.2023).
9. Бізнес оцінив стан і визначив пріоритети розвитку транспортної інфраструктури, – опитування ЕВА. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://eba.com.ua/biznes-otsinyv-stan-i-vyznachyv-priorytety-rozvytku-transportnoyi-infrastruktury-opytuvannya-eva/> – (Дата звернення: 10.02.2023).
10. Інвестувати в транспортну інфраструктуру варто навіть попри війну. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://eba.com.ua/investuvaty-v-transportnu-infrastrukturu-varto-navit-popry-vijnu/> – (Дата звернення: 10.02.2023).
11. Прес-реліз Світового банку №: 2023/ЕСА/82. Оновлена оцінка потреб України на відновлення та відбудову. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.worldbank.org/uk/news/press-release/2023/03/23/updated-ukraine-recovery-and-reconstruction-needs-assessment> – (Дата звернення: 25.02.2023).
12. World Bank. Ukraine Rapid Damage and Needs Assessment: February 2022 - February 2023 (English). Washington, D.C.: World Bank Group. – URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/099184503212328877/P1801740d1177f03c0ab180057556615497> (Accessed: 20.02.2023)
13. За рік повномасштабної війни росія завдала збитків інфраструктурі України на майже \$144 млрд. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://kse.ua/ua/about-the-school/news/za-rik-povnomashtabnoyi-viyni-rosiya-zavdala-zbitkiv-infrastrukturi-ukrayini-na-mayzhe-144-mlrd/> – (Дата звернення: 05.02.2023).
14. Проект Плану відновлення України (презентація українською). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ua.unc-international.com/plan-vidnovlennya-ukrayini> – (Дата звернення: 10.02.2023).
15. Україна працюватиме над розширенням транспортних коридорів на західному кордоні – прем'єр. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://uaprom.info/news/189103-ukrayina-pracyuvatime-nad-rozshirennyam-transportnih-koridoriv-kordoni-z-rumuniyeyu-premyer.html> – (Дата звернення: 15.02.2023).
16. Підсумки 2022 року. Пресслужба Укрзалізниці. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.2022.zalizno.online/> – (Дата звернення: 05.02.2023).

REFERENCES:

1. Rozporiadzhennia Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 30 travnia 2018 r. № 430-r «Pro skhvalennia Natsional'noi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku». [Elektronnyj resurs]. – URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/proshvalennya-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku> – (Accessed: 10.02.2023).
2. Vyrobnystvo ta rozpodil valovoho vnutrishn'oho produktu za vydamy ekonomichnoi diial'nosti. [Elektronnyj resurs]. – URL: https://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2008/vvp/vvp_rik/arh_vtr_u.htm – (Accessed: 10.02.2023).
3. Statystychnyj zbirnyk "Transport Ukrainy" 2021 rik. [Elektronnyj resurs]. – URL: https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2022/zb/10/zb_Transpot.pdf – (Accessed: 05.02.2023).
4. Statystychnyj zbirnyk "Transport i zv'язok v Ukraini" 2016 rik. [Elektronnyj resurs]. – URL: https://ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2017/zb/09/zb_tr_2016pdf.zip – (Accessed: 05.02.2023).
5. Pasazhyroobih za vydamy transportu. [Elektronnyj resurs]. – URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2019/tr/tr_rik/po_v/arh_po_v_u.htm – (Accessed: 10.02.2023).
6. Rozporiadzhennia kabinet ministriv Ukrainy vid 07 kvitnia 2021 r. № 321-r Pro zatverdzhennia planu zakhodiv z realizatsii Natsional'noi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku. [Elektronnyj resurs]. – URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/321-2021-%D1%80#Text> – (Accessed: 15.03.2023).
7. Kapital'ni investytsii. [Elektronnyj resurs]. – URL: https://ukrstat.gov.ua/operativ/menu/menu_u/ioz_19.htm – (Accessed: 01.02.2023).
8. Investytsii zovnishn'oekonomichnoi diial'nosti (2015–2019). [Elektronnyj resurs]. – URL: https://ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2020/zd_inv_new/arh_inv_zd.htm – (Accessed: 10.02.2023).

9. Biznes otsinyv stan i vyznachyv priorytety rozvytku transportnoi infrastruktury, – opytuvannia EVA. [Elektronnyj resurs]. – URL: <https://eba.com.ua/biznes-otsinyv-stan-i-vyznachyv-priorytety-rozvytku-transportnoyi-infrastruktury-opytuvannya-eva/> – (Accessed:10.02.2023).
10. Investuvaty v transportnu infrastrukturu varto navit' popry vijnu. [Elektronnyj resurs]. – URL: <https://eba.com.ua/investuvaty-v-transportnu-infrastrukturu-varto-navit-popry-vijnu/> – (Accessed:10.02.2023).
11. Pres-reliz Svitovoho banku №: 2023/ECA/82. Onovlena otsinka potreb Ukrainy na vidnovlennia ta vidbudovu. [Elektronnyj resurs]. – URL: <https://www.worldbank.org/uk/news/press-release/2023/03/23/updated-ukraine-recovery-and-reconstruction-needs-assessment> – (Accessed:25.02.2023).
12. World Bank. Ukraine Rapid Damage and Needs Assessment: February 2022 - February 2023 (English). Washington, D.C.: World Bank Group. – URL: <http://documents.worldbank.org/curated/en/099184503212328877/P1801740d1177f03c0ab180057556615497> (Accessed: 20.02.2023)
13. Za rik povnomasshtabnoi vijny rosiia zavdala zbytkiv infrastrukturi Ukrainy na majzhe \$144 mlrd. [Elektronnyj resurs]. – URL: <https://kse.ua/ua/about-the-school/news/za-rik-povnomasshtabnoyi-viyini-rosiya-zavdala-zbitkiv-infrastrukturi-ukrayini-na-mayzhe-144-mlrd/> – (Accessed:05.02.2023).
14. Projekt Planu vidnovlennia Ukrainy (prezentatsiia ukrains'koiu). [Elektronnyj resurs]. – URL: <https://ua.unc-international.com/plan-vidnovlennya-ukrayini> – (Accessed:10.02.2023).
15. Ukraina pratsiuvatyme nad rozshyrenniam transportnykh korydoriv na zakhidnomu kordoni – prem'ier. [Elektronnyj resurs]. – Режим доступу: <https://uaprom.info/news/189103-ukrayina-pracyuvatime-nad-rozshyrennyam-transportnih-koridoriv-kordoni-z-rumuniyeyu-premyer.html> – (Accessed:15.02.2023).
16. Pidsumky 2022 roku. Pressluzhba Ukrzaliznytsi. [Elektronnyj resurs]. – URL: <https://www.2022.zalizno.online/> – (Accessed:05.02.2023).

INVESTMENT IN THE TRANSPORT INDUSTRY - AS THE BASIS OF RECOVERY OF THE COUNTRY'S ECONOMY

LOZA Svitlana
National University "Zaporizhzhia Polytechnic"

The main driver of the development of any country is investment. Activation of investment activities in Ukraine is a prerequisite for sustainable development, modernization, and renewal of the country's transport sector. In connection with full-scale military operations on the territory of Ukraine, logistical obstacles arose, and an additional load was created on the energy and transport infrastructure, primarily related to the functioning of transport networks and the operation of sea and river ports. Because military operations have become protracted, the prospects for stabilizing the economy remain highly uncertain.

The purpose of the article is to research the processes of investing in the development of the transport infrastructure of Ukraine, identify the main problems, analyze critical conditions, and justify the main directions and prospects for the reconstruction and further development of the transport industry in the conditions of post-war recovery. The article analyzes the transport sector in the country's gross domestic product and freight and passenger traffic dynamics and structure by mode of transport during 2010-2021. The transport sector's leading trends, structure, problems, and investment features over the last decade are analyzed. An analysis of the level of infrastructure development of various types of transport was carried out. The main challenges and future directions of investment in the transport industry during a prolonged state of war have been studied. The scope and structure of the needs for the reconstruction of the transport sector of Ukraine in the short-term and long-term perspectives were studied based on the World Bank assessment. It was found that despite the extended military operations and the high uncertainty of the post-war recovery, Ukrainian companies are confident in the need to invest in the development of transport infrastructure, which is a crucial driver of the reconstruction of the country's economy. The main areas of support, restoration, and development of the transport infrastructure of Ukraine in the conditions of the continuation of military operations have been studied.

Key words: reconstruction, efficiency, investment, investment project, crisis, transport, transport infrastructure.