

УДК 338.656

Мельнікова Ю. І.

старш. викл. НТУ «Дніпровська політехніка»

ПРОБЛЕМИ ВІДНОВЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

Наслідком вторгнення Російської Федерації в Україну є незворотні зміни, які призводять до послаблення наявних глобальних і регіональних економічних і безпекових систем. Ці зміни безпосередньо впливають на трансформацію логістичного сектора та розподіл ланцюгів постачання у наслідок завданої шкоди транспортній інфраструктурі України. Згідно звіту Світового банку «Швидка оцінка шкоди та потреб в Україні» (Ukraine Rapid Damage and Needs Assessment — RDNA2) транспортній галузі завдано прямої шкоди на 35,7 млрд. дол. і галузь у порівнянні з іншими має найбільшу потребу на відновлення – 92,1 млрд. дол. [1].

Пошкодження транспортної інфраструктури в країні завдаються нерівномірно і залежать від інтенсивності війни (таблиця 1). Найбільша шкода нанесена в областях, в яких відбувалися тривалі позиційні бої: Донецька, Луганська, Херсонська та Запорізька області [1]. Необхідно відмітити, що хід війни складно спрогнозувати, тому обсяг шкоди, нанесений транспортній інфраструктурі, буде збільшуватися.

Найбільше потребує відновлення залізнична інфраструктура і рухомий склад (30%); автостради, шосе та інші національні дороги (29%); місцеві обласні, сільські та комунальні дороги (16%) [1]. На даний момент відновлення транспортної інфраструктури переважно здійснюється за допомогою аварійно-відновлювального ремонту. Повну реконструкцію доцільно почати після закінчення війни. Але необхідно вже зараз розробляти проєкт відновлення з урахуванням факторів, що характеризують сучасні реалії, а саме: багато сценаріїв розвитку війни; відсутність розробленої

стратегії реконструкції транспортної інфраструктури в контексті розширення логістичних ланцюгів на захід; фінансові обмеження; готовність міжнародних партнерів допомагати в процесі відновлення; непередбачуваний характер попиту на транспортні послуги; високий рівень залежності реалізації реконструкції від повільного розмінування звільнених територій; високий рівень технічної і інженерної складності при проектуванні процесу реконструкції транспортної галузі; врахування екологічної складової.

На даний момент розроблено проект Плану відновлення України, але він має направленість на адаптацію до існуючих реалій, при цьому не визначені конкретні форми і методи прискорення саме реконструкції транспортної інфраструктури.

Таблиця 1 – Структура завданої шкоди та потреби на відновлення за областями України, млн. дол.

Область	Пряма шкода	Збитки	Потреба відновлення
Вінницька	48,1	968,3	313,4
Волинська	1,9	560,2	27,3
Дніпропетровська	151,7	2886,6	725,7
Донецька	9254,5	1819,4	20250,5
Житомирська	249,6	687,5	1050,3
Закарпатська	2,7	440,1	22,6
Запорізька	5076,9	1468,4	12331,4
Івано-Франківська	5	645,5	22,6
Київська, в т. ч. м. Київ	1981,4	8837,3	5344,4
Кіровоградська	48,9	528,2	115,1
Луганська	5358,7	464,8	13073
Львівська	19,2	1584,7	68,9
Миколаївська	1277,6	829,5	4407,7
Одеська	130,3	1488,7	402,3
Полтавська	7,9	1379,1	52,7
Рівненська	2,4	498,8	19,8
Сумська	1315,7	728,5	4231,1
Тернопільська	0	410,8	15,1
Харківська	3679,9	2101,5	9387,9
Херсонська	5363	703,9	14044,5
Хмельницька	9,8	616,2	36,8
Черкаська	28,1	771,3	81,8
Чернівецька	1661,2	897,8	6022,1
Чернігівська	2	293,4	30,8

Отже, реконструкція транспортної інфраструктури потребує докорінних змін, які можна реалізувати на основі позитивного досвіду інших країн з урахуванням особливостей України.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Ukraine Rapid Damage and Needs Assessment: (February 2022 – February 2023). March 2023, the World Bank, the Government of Ukraine, the European Union, the United Nations. URL : <http://documents.worldbank.org/curated/en/099184503212328877/P1801740d1177f03c0ab180057556615497> (дата звернення: 10.04.2023).