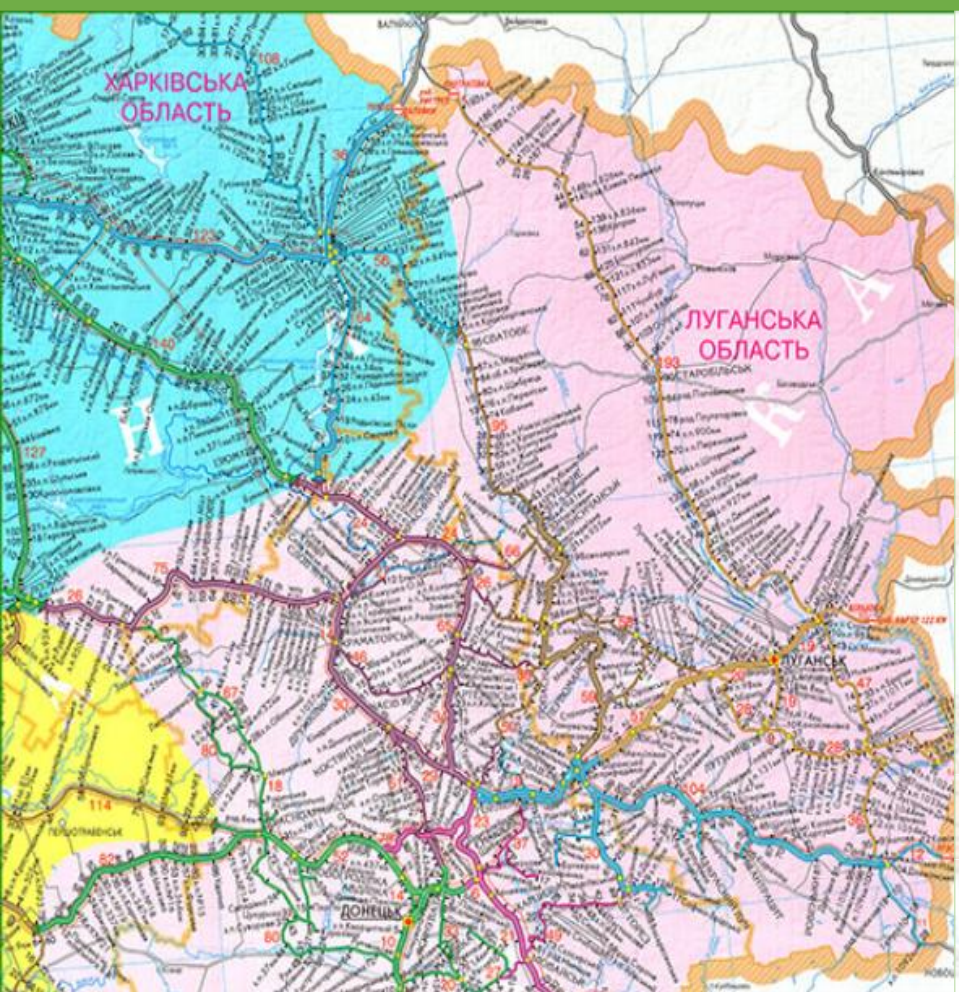


ОЦІНКА ЕКОНОМІЧНОГО ВПЛИВУ ІЗОЛЯЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ЛІНІЇ «КІНДРАШІВСЬКА-НОВА – ЛАНТРАТІВКА» ДЛЯ ТЕРИТОРІЇ ТА ЕКОНОМІКИ ЛУГАНСЬКОЇ ОБЛАСТІ



Авторський колектив:

Жаліло Я.А., д.е.н., с.н.с.
Собкевич О.В., д.е.н., проф.
Суходоля О.М., д.держ.упр., проф.
Шевченко О.В., к.е.н.
Русан В.М., к.е.н., с.н.с.
Шевченко А.В., к.е.н.
Жураковська Л.А.
Белашов Є.В.
Бахур Н.В.
Кравченко В.В., к.і.н.
Ковалівська С.В.

За загальною редакцією Заслуженого економіста України д.е.н. Жаліла Я.А.

Оцінка економічного впливу ізоляції залізничної лінії «Кіндрашівська-Нова – Лантратівка» для території та економіки Луганської області: Аналітична доповідь. – К. Національний інститут стратегічних досліджень, 2019. – 71 с.

В аналітичній доповіді представлено результати комплексної оцінки економічного впливу ізоляції залізничної гілки «Кіндрашівська-Нова – Лантратівка» в Луганській області. Оцінено перспективи реалізації потенціалу субрегіону за умови імплементації інфраструктурного проекту щодо відновлення сполучення між зазначеною залізничною лінією та залізничною мережею України. Запропоновано рекомендації для органів влади державного та регіонального рівнів щодо заходів, які дозволять максимізувати позитивний ефект для розвитку реального сектору регіону в разі реалізації зазначеного інфраструктурного проекту.

Аналітичне дослідження проведено Національним інститутом стратегічних досліджень за підтримки проекту USAID «Економічна підтримка Східної України» (Проект ERA).

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ОСНОВНІ РЕЗУЛЬТАТИ ОЦІНКИ ЕКОНОМІЧНОГО ВПЛИВУ ІЗОЛЯЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГІЛКИ «КІНДРАШІВСЬКА-НОВА – ЛАНТРАТІВКА» В ЛУГАНСЬКІЙ ОБЛАСТІ	4
РОЗДІЛ 2. КОМПЛЕКСНА ОЦІНКА ЕФЕКТУ ВІД ВІДНОВЛЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО СПОЛУЧЕННЯ ЛУГАНСЬКОЇ ОБЛАСТІ З РЕШТОЮ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ	8
2.1 Сучасне соціально-економічне становище Луганської області.....	8
2.2 Негативні ефекти відсутності залізничного сполучення у центральній та східній луганщині	16
2.2.1 Втрати аграрного сектору регіону.....	16
2.2.2 Втрати промисловості регіону.....	18
2.2.3 Проблеми енергетичного сектору	18
2.2.4 Вплив на стан транспортної інфраструктури.....	20
2.2.5 Становище в гуманітарній сфері.....	21
2.3 Очікуваний системний соціально-економічний ефект від прокладання залізничної гілки.....	22
2.3.1. Ефект для транспортного сектору регіону.....	22
2.3.2 Ефект для промисловості регіону.....	23
2.3.3 Ефект для агросектору регіону	25
2.3.4 Ефект для енергетичного сектору	26
2.3.5 Перспективи диверсифікації економіки регіону	28
2.3.6 Вирішення політико-гуманітарних проблем	30
2.3.7 Можливі ризики.....	32
РОЗДІЛ 3. ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ	34
3.1 Основні висновки дослідження.....	34
3.2 Рекомендації щодо подальшого впровадження результатів дослідження та оптимізації впливу приєднання залізничної гілки «Кіндрашівська-Нова – Лантратівка» до залізничної мережі України.....	35
ДОДАТКИ	43
Додаток 1. SWOT-аналіз реалізації проекту з'єднання лінії «Кіндрашівська-Нова – Лантратівка» із залізничною мережею України	44
Додаток 2. Методика розрахунку негативного економічного впливу від ізоляції залізничної лінії Кіндрашівська-Нова – Лантратівка.....	47
Додаток 3. Баланс інтересів бенефіціарів проекту з'єднання Старобільської гілки	71
Додаток 4. Механізм виплати кредиту на електрифікацію АТ «Укрзалізниця»	72

ВСТУП

Військова агресія Російської Федерації проти України завдає як безпосереднього, так і опосередкованого впливу на соціально-економічне та суспільно-політичне становище в країні. Причому, якщо перший мав шоківий ефект, починаючи з перших днів агресії, та був послідовно стабілізований через вжиття відповідних заходів у сфері економічної, соціальної, інформаційної, гуманітарної політики, ефект другого розвивається поступово та нерідко, на жаль, не супроводжується адекватною політикою держави.

Йдеться про віддалені наслідки структурних змін, які відбулися у секторах національної економіки внаслідок втрати контролю над частиною території, фізичних руйнувань у ході бойових дій, руйнування усталених економічних відносин тощо. Ці наслідки відбиваються насамперед на показниках економічної активності та якості життя у регіонах та субрегіонах, для яких ці зміни були найвідчутнішими. Проте мають загальнонаціональну вагу, оскільки, зрештою, призводять до втрати ефективності реалізації частини національного економічного потенціалу (як природного, так і людського), загострення проблем гуманітарного та суспільно-політичного характеру.

Тому наразі необхідна суттєва активізація як дослідження, так і практичних дій щодо виявлення та подолання таких віддалених системних наслідків. Вплив системних змін у сфері інфраструктури є щодо цього чи не найпоказовішим.

Фактичне позбавлення субрегіонів центральної та східної Луганщини залізничного сполучення з рештою регіонів України внаслідок ізоляції залізничної гілки «Кіндрашівська-Нова – Лантратівка» містить саме вищезгадані системні ризики.

Актуальність теми дослідження обумовлена необхідністю підготовки оцінки економічного впливу відсутності з'єднувальної гілки між залізничною лінією «Кіндрашівська-Нова – Лантратівка» з національною залізничною мережею для громад центральної та східної Луганської області з метою подальшого використання для обґрунтування відповідного інфраструктурного проекту. Це матиме наслідком покращення здатності до відновлення економіки регіону у відповідь на агресію з боку Росії, яка призвела до порушення важливих економічних зв'язків, сприяла економічному занепаду ключових галузей, а також призвела до зниження рівня життя населення. У результаті виконання цього проекту економіка Східної України стане більш стійкою, більш інтегрованою в економічну систему всієї України та за її межами, а місцеві мешканці матимуть більше доступ до економічних можливостей, у тому числі й до працевлаштування, що також сприятиме покращенню економічної стабільності регіону.

Метою і завданням дослідження є оцінка економічного впливу ізоляції залізничної лінії «Кіндрашівська-Нова – Лантратівка» для території та економіки Луганської області, обґрунтування та підготовка рекомендацій органам влади та самоврядування на різних рівнях, спрямованих на розвиток реального сектору економіки Луганської області України, розбудову інклюзивної конкурентоспроможної економічної системи Донбасу, отримання синергії міжсекторальних зв'язків та формування зацікавленості широких кіл регіонального бізнесу та міжнародних інвесторів у підтримці процесів відновлення та модернізації в регіоні.

У роботі здійснено комплексну оцінку економічного впливу ізоляції залізничної гілки «Кіндрашівська-Нова – Лантратівка» в Луганській області (**Розділ 1**). Оцінено перспективи реалізації потенціалу субрегіону за умови імплементації інфраструктурного проекту щодо відновлення сполучення між зазначеною залізничною лінією та залізничною мережею України (**Розділ 2**). Запропоновано рекомендації для органів влади державного та регіонального рівнів щодо заходів, які дозволять максимізувати позитивний ефект для розвитку реального сектору регіону в разі реалізації зазначеного інфраструктурного проекту (**Розділ 3**).

РОЗДІЛ 1.
ОСНОВНІ РЕЗУЛЬТАТИ ОЦІНКИ ЕКОНОМІЧНОГО ВПЛИВУ ІЗОЛЯЦІЇ
ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГІЛКИ «КІНДРАШІВСЬКА-НОВА – ЛАНТРАТІВКА»
В ЛУГАНСЬКІЙ ОБЛАСТІ

Фактичне позбавлення центральної та східної Луганщини залізничного сполучення з рештою регіонів України внаслідок ізоляції залізничної гілки «Кіндрашівська-Нова – Лантратівка» містить значні ризики, пов'язані (в умовах традиційно низької якості автомобільних доріг та їх слабкої пропускної спроможності) з транспортною ізоляцією північних та східних районів області, у яких зосереджено понад 800 суб'єктів господарювання.

Насамперед, ці ризики мають конкретні економічні виміри (зведені дані наведені таблиці 1.1), пов'язані зі: зростанням виробничих втрат агровиробників, втратою частини потенційного доходу від реалізації агровиробниками готової продукції, внаслідок нижчих цін, ніж ув середньому по Україні, погіршенням якості автомобільних доріг через їх підвищене навантаження внаслідок перевезення важковагових вантажів, неможливість забезпечення альтернативного постачання Луганської ТЕС (ЛуТЕС) вугіллям після припинення постачання антрациту Російською Федерацією, що змусило перейти на резервне газове паливо.

Таблиця 1.1

**Зведені дані оцінки прямих та потенційних втрат від ізоляції залізничної гілки
«Кіндрашівська-Нова – Лантратівка» в Луганській області**

Сфера впливу	2014-2018 роки, млн Євро	Прогнозовані сумарні втрати, млн Євро в рік
Оцінка втрат агровиробників, всього	292	56
<i>Виробничі втрати</i>	<i>165</i>	<i>39</i>
<i>Втрати частини потенційного доходу від реалізації агровиробниками готової продукції</i>	<i>127</i>	<i>17</i>
Додаткові щорічні витрати на забезпечення енергопостачання споживачів електроенергії	-	43
Оцінка щорічних втрат в аграрному та енергетичному секторах		99

1. **Зростання виробничих втрат агровиробників.** Середня відстань, на яку здійснюються автомобільні перевезення вантажів, переважно зернових та олійних культур - основного виду вантажів у цій місцевості, збільшилася на відстань від 55 до 75 км. Відтак, додаткові витрати агровиробників у 2018 р. склали 140-190 грн на 1 т вантажу, а загалом транспортні витрати збільшилися на 210 млн грн. За розрахунком, *сукупні* витрати (на паливно-мастильні матеріали, насіннєвий матеріал, міңдобрива) виробництва пшениці, кукурудзи та соняшнику у підприємствах області протягом 2014-2018 рр. були вищі, ніж середні по Україні, на 4,4 млрд грн, або 165 млн євро (у. т.ч. у 2018 р. – на 1260 млн грн, або 39 млн євро).

2. **Втрата частини потенційного доходу від реалізації агровиробниками готової продукції, внаслідок нижчих цін, ніж в середньому по Україні – що обумовлено**

більшими транспортними витратами, гіршими якістю та асортиментом продукції тощо. Сукупні втрати на збуті зернових та зернобобових та олійних культур протягом 2014-2018 рр. становили 3,2 млрд грн або 127 млн євро (у т.ч. у 2018 р. – 546 млн грн або 17 млн євро).

3. Погіршення якості автомобільних доріг через їх підвищене навантаження внаслідок перевезення важкогазових вантажів (переважно аграрна продукція, а також вантажі військового призначення). Оціночний загальний обсяг витрат, які необхідно профінансувати, щоб здійснити поточний середній ремонт доріг та капітальний ремонт мостів Міловського, Марківського, Новопокровського, Старобільського, Біловодського, Новоайдарівського та Станично-Луганського районів Луганської області, які зазнають руйнації внаслідок ізоляції залізничної лінії Кіндрашівська-Нова – Лантратівка, становить понад 3,7 млрд грн або 115 млн євро (у цінах 2018 р. та станом на 2018 р.). Для порівняння: протягом 2014-2018 рр. було здійснено поточний середній ремонт 62,6 км автодоріг, на що було витрачено 378,1 млн грн або 11,9 млн євро.

Неможливість забезпечення альтернативного постачання ЛуТЕС вугіллям після припинення постачання антрациту Російською Федерацією, що змусило перейти на резервне газове паливо. За розрахунком ЛуТЕС, собівартість 1 кВт при роботі ТЕС на газі є на 37 % вищою, ніж ринкова ціна кВт. Наразі ЛуТЕС сплачує за придбання газу по ціні ПСО (близько 4,7 тис. грн/1000 м³), що приносить втрати у розмірі 100 млн грн на місяць, або 1,2 млрд грн (43 млн євро) на рік. Зазначена сума є фактичною дотацією виробника електроенергії споживачам області, яка здійснюється коштом відволікання ресурсів розвитку, зокрема – у вугільній промисловості. При цьому така ціна природного газу є нижчою за «стандартну» приблизно на чверть. За розрахунками, для досягнення безбитковості ціна газу мала б складати на рівні 2,9 тис. грн/1000м³, що приблизно удвічі нижче ринкової ціни та передбачало б фактичне дотування ЛуТЕС в обсязі приблизно 120 млн гривень на місяць у літній період та 250-300 млн гривень у опалювальний період, або понад 2 млрд грн на рік¹. Окрім того, слід зазначити, що використання природного газу ЛуТЕС для генерування електричної енергії може призвести до необхідності збільшення його імпорту приблизно на 700 млн м³.

Крім того, транспортна ізоляція тягне за собою системні структурні наслідки, які значно важче піддаються сумарній економічній оцінці, проте мають значний негативний вплив на структурні характеристики регіону:

- **здорожчується постачання товарів** як споживчого, так і виробничого призначення (оскільки підконтрольна частина Луганської області має переважно аграрну спрямованість, вона високозалежна від зовнішнього постачання). У 2018 р. внаслідок ізоляції Старобільської гілки вартість перевезення 1 т вантажів на 100 км була вища за середню по Україні майже на 110 грн.

- **відбувається примітивізація структури агровиробництва:** концентрація на зерновому та олійному виробництві, оскільки вивозити такий товар простіше, а його виробники належать до поля впливу великого бізнесу, відтак володіють кращими ресурсними джерелами, натомість овочівництво, галузі тваринництва через проблеми довозення продукції звужуватимуться до масштабів місцевих ринків;

- **дестимулюється інвестування** на території цієї частини регіону, незважаючи на наявність недозадіяних ресурсів (аграрні землі, людський потенціал, включаючи переселенців, можливості відновлюваної енергетики);

- **погіршуються умови для розвитку бізнесу,** насамперед – малого й середнього, у його структурі зростає частка підприємств, орієнтованих на обмежені місцеві ринки;

¹ Рішення уряду про встановлення ціни 2895 грн/1000м³ прийняте 14.08.2019, проте не вступило в дію.

- **знижуються доходи громад** через депресивність місцевої економіки, що гальмує утворення спроможних ОТГ;

- **погіршується транспортна доступність** до значної частини населених пунктів області, що веде до посилення тенденцій відпливу населення, особливо – в активному віці, подальшого знелюднення територій, а для населення, яке залишається на цій території, посилюється фактична та ментальна відірваність від решти частини України через обмежені можливості поїздок. Варто також враховувати, що у ст. Луганській розміщений єдиний в регіоні (пішохідний) КПВВ, причому подальший рух людей в рамках регіону та до інших регіонів України обмежений відсутністю залізничного сполучення;

- **погіршується обороноздатність країни** через ускладнення та сповільнення перевезень воєнних вантажів – для ймовірного переміщення підрозділів та матеріально-технічного забезпечення підрозділів, що несуть службу на лінії розмежування та у прикордонних районах. Відповідні ризики виникають і для швидкого реагування у разі ймовірних техногенних та природних катастроф.

Отже, зроблена експрес-оцінка економічних наслідків транспортної ізоляції дозволяє оцінити прямі сумарні втрати за 2014-2018 рр. лише аграрного сектору щонайменше у 7,6 млрд грн, або (з урахуванням курсових змін) 292 млн євро. У тому числі у 2018 р. прямі втрати аграріїв склали 1,9 млрд грн, або 56 млн євро. Втрата цих коштів аграрним сектором обмежує його можливості до розвитку та забезпечення доходів працюючих, значна частина коштів загалом втрачається як ресурс розвитку регіону, оскільки надходить зовнішнім постачальникам.

При цьому, згідно розробленого ескізного проекту з'єднання лінії «Кіндрашівська-Нова – Лантратівка» із залізничною мережею України, вартість побудови додаткової залізничної гілки за маршрутом «Рубіжне-Старобільськ» складає орієнтовно 2,5 млрд грн, або 71 млн євро. Отже, **у вимірі соціально-економічної ефективності вартість побудови з'єднувальної залізничної гілки є нижчою за прямі втрати в регіоні аграрного та енергетичного секторів за один рік (56+43=99 млн євро).**

Разом із тим слід визнати, що основний позитивний ефект отримуватиметься суб'єктами, які не належать до транспортного сектору, а отже, він не компенсуватиме прямих витрат на будівництво гілки, яке має здійснюватися «Укрзалізницею». Відтак, для реалізації проекту має бути віднайдено спеціальні джерела його фінансування коштами державного бюджету або міжнародних донорів. Будівництво коштами приватного бізнесу на основі публічно-приватного партнерства наразі видається малоімовірним через недостатню дохідність очікуваних залізничних перевезень.

На користь залучення бюджетних або донорських коштів свідчить також ймовірний додатковий позитивний ефект, який може бути реалізований для регіону у разі відновлення залізничного сполучення. Зокрема, йдеться про:

- можливе переведення ЛуТЕС на вугілля марки «Г», що видобувається в Україні – вартість проекту складає (для двох енергоблоків) приблизно 400 млн грн. У результаті буде сформовано попит на вітчизняне вугілля відповідної марки в обсязі до 2-2,5 млн т на рік, додатковий дохід Укрзалізниці за перевезення вугілля складе 300 млн грн на рік;

- модернізацію ліній постачання електроенергії з ЛуТЕС для повного покриття потреб області (наразі з 350 МВт сумарного споживання 80 МВт постачається з-за меж області) – збільшення навантаження дозволить здешевити виробництво електроенергії на Луганській ТЕС, втім це вимагатиме додаткової інвестиції 200 млн грн для переобладнання ще одного енергоблоку, що споживатиме додатково 500-550 тис. т вугілля на рік;

- модернізацію аграрного комплексу завдяки зростанню дохідності агровиробництва;
- розвиток секторів агропереробки та аграрної логістики;

- реалізацію локальних інвестиційних проектів на базі ОТГ, зокрема – у сферах енергоефективності, малої відновлюваної енергетики, місцевого благоустрою тощо;
- позитивні соціальні ефекти завдяки поліпшенню мобільності населення.

Зважаючи на це, у процесі розробки ТЕО побудови залізничної гілки важливою є коректна розробка технічних параметрів майбутнього шляху. Зокрема, відомий нам проект передбачає пропускну здатність 200 тис. т/міс, при тому, що обсяг фактичної поставки лише вугілля на ТЕС за нинішньої завантаженості потужностей складатиме не менше 200 тис. т на місяць. Отже, важливо заздалегідь закласти резерви розвитку за рахунок електрифікації шляху (що вимагатиме також електрифікації ділянки «Попасна-Куп'янськ»), поліпшення логістичної інфраструктури тощо. У цьому ж контексті будівництво одноколісного шляху (за наявною інформацією, саме це закладено до розрахунку проекту) є безперспективним. Відзначений вище значний соціально-економічний вигаш від відновлення залізничного сполучення дає підстави для збільшення вартості проекту з урахуванням вищенаведених вимог.

РОЗДІЛ 2. КОМПЛЕКСНА ОЦІНКА ЕФЕКТУ ВІД ВІДНОВЛЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО СПОЛУЧЕННЯ ЛУГАНСЬКОЇ ОБЛАСТІ З РЕШТОЮ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ

2.1. Сучасне соціально-економічне становище Луганської області

Луганська область традиційно відзначалася значним промисловим потенціалом і входила до п'ятірки найбільш промислово розвинутих регіонів України. До 2014 року область була однією з найбільших за своїм потенціалом: у загальному обсязі валового регіонального продукту (ВРП) частка області у 2012 р. становила 4 %, частка в експорті продукції – 5,6 %; частка зайнятого населення – 4,9 % загального показника по країні. На початок 2014 р. в області діяло 44,7 тис. юридичних осіб, значна кількість з яких належала до групи великих підприємств переважно у вугледобувній, енергетичній, металургійній, коксохімічній, хімічній та машинобудівній промисловості.

Внаслідок тимчасової окупації частини території області та руйнування економічного потенціалу показники соціально-економічного розвитку Луганської області різко погіршились: за результатами 2017 р. частка області в загальнодержавному обсязі ВРП 1,0 %. За показником ВРП область перемістилася з 10 місця на 24, за показником ВРП у розрахунку на оду особу – з 15 місця на 24. У рейтингу областей, сформованому за показником зміни регіональних диспропорцій, Луганська область у 2017 р. порівняно з 2012 р. впала на 16 позицій і її частка скоротилась на 3,0 в.п.

У 2014-2018 рр. промисловість Луганської області зазнала найглибшого серед областей України падіння промислового виробництва (рис. 2.1). Упродовж січня-грудня 2015 р. промислове виробництво області скоротилося на 65 %. Індекс промислової продукції за січень-серпень 2019 р. порівняно з аналогічним періодом 2018 р. становив 98 % (- 2%), тобто тенденцію до падіння поки що не вдалося подолати.

Як наслідок, промисловість втратила лідерські позиції в економіці області. Так, якщо у 2013 р. вона забезпечувала 38,7 % загального обсягу ВДВ Луганської області, то у 2017 р. – лише 22,6 %. Відповідно скоротився внесок промисловості області до ВВП України: якщо у 2013 р. частка Луганської області у створеній у добувній галузі України ВДВ становила 7,7 %, у переробній – 5,8 %, то у 2017 р. – лише 0,6 % та 0,7 % відповідно.

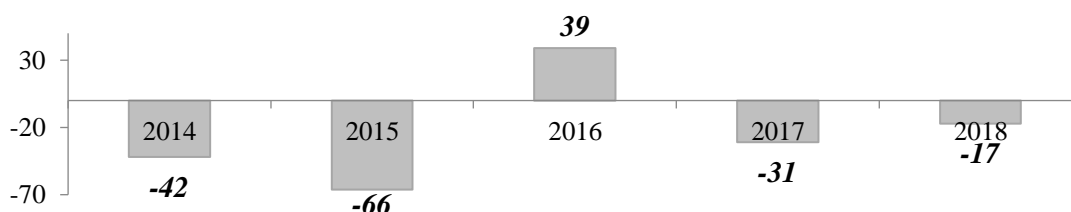


Рис. 2.1. Динаміка промислового виробництва у Луганській області (до попереднього року), без урахування частини тимчасово окупованої території у Луганській області.

Складено за: Головне управління статистики у Луганській області, режим доступу: <http://www.lg.ukrstat.gov.ua/>

Основу промислового потенціалу області історично формували низькотехнологічні сировинні виробництва – добувна галузь та чорна металургія, потужності яких після початку агресії опинилися на окупованій території. Наслідком стало не лише падіння промислового виробництва, але й значні зміни його структури (рис. 2.2).

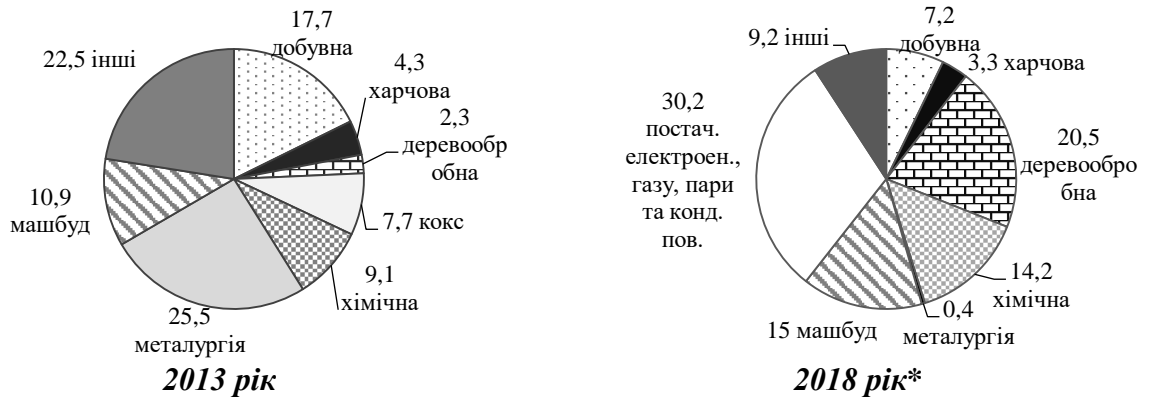


Рис. 2.2. Структура обсягів реалізованої промислової продукції у Луганській області, %
Складено за: Головне управління статистики у Луганській області, режим доступу: <http://www.lg.ukrstat.gov.ua/>

*Без урахування частини тимчасово окупованої території у Луганській області

Відбулося значне послаблення позицій добувної галузі, було повністю втрачено металургію та виробництво коксу. Натомість відбулося значне нарощування часток деревообробної, хімічної та машинобудівної галузей. Про слабкість промислового потенціалу області свідчить той факт, що понад 20 % у структурі реалізації промислової продукції належать фактично єдиному підприємству з виробництва тари і упаковки з гофрокартону – ПрАТ «Рубіжанський картонно-тарний комбінат», що забезпечує 99 % виробництва деревообробної та паперової галузі області.

Як наслідок, суттєво зросла імпортозалежність області. У 2014 р. коефіцієнт покриття експортом імпорту у зовнішній торгівлі товарами Луганської області склав 1,87, але вже у 2017-2018 рр. скоротився до 0,85 та 0,71 відповідно, у січні-серпні 2019 р. – до 0,58.

Імпортними поставками компенсується нестача добрив, обсяги імпорту яких у 2016-2018 рр. постійно зростали – на 222,1 %, 102,8 % та 83,6 % відповідно. Обсяги імпорту борошномельно-круп'яної продукції зросли з 8,5 тис. дол. США у 2017 р. до 545,3 тис. дол. США у 2018 р. (у понад 60 разів), олії та жирів – на 81,5 %; солі, сірки, землі та каміння – на 251,9 %; продукції чорної металургії – на 132,7 %; машин, обладнання та механізмів – на 54,5 %. При цьому в товарному імпорті області зберігається критично висока частка РФ, що у 2018 р. складала 64,5 %. Основу імпорту з РФ складають мінеральні палива, нафтопродукти, продукція органічної, неорганічної хімії та нафтохімії, маса з деревини та руди.

Області властиві значні територіальні диспропорції промислового розвитку, адже переважна частина промислових потужностей сконцентровані у її південній частині, тоді як північно-східна частина залишається індустріально відсталою. Так, у 2018 р. 53,6 % промислової продукції було реалізовано у мм. Рубіжному та Северодонецьку. Натомість сукупна частка розташованих на північному сході Білокуракинського, Біловодського, Старобільського, Новоайдарського, Станично-Луганського, Новопсковського, Міловського та Марківського районів, де станом на 2018 р. проживало 34,4 % наявного населення області, в обсягах реалізації склала 21,3 % (у т.ч. 17,6 % – у Новоайдарському) районі.

Промисловість Луганської області залишається недостатньо диверсифікованою. Це засвідчується показниками коефіцієнтів локалізації виробництва, розрахованими на основі показників зайнятості у галузях промисловості області, що визначають, у скільки разів концентрація галузі у регіоні є вищою/нижчою, ніж у середньому в країні (рис. 2.3). Про високу локалізацію галузі у регіоні свідчить коефіцієнт, що перевищує 1,25, а сильними вважаються галузі, щодо яких він становить 2 і більше.

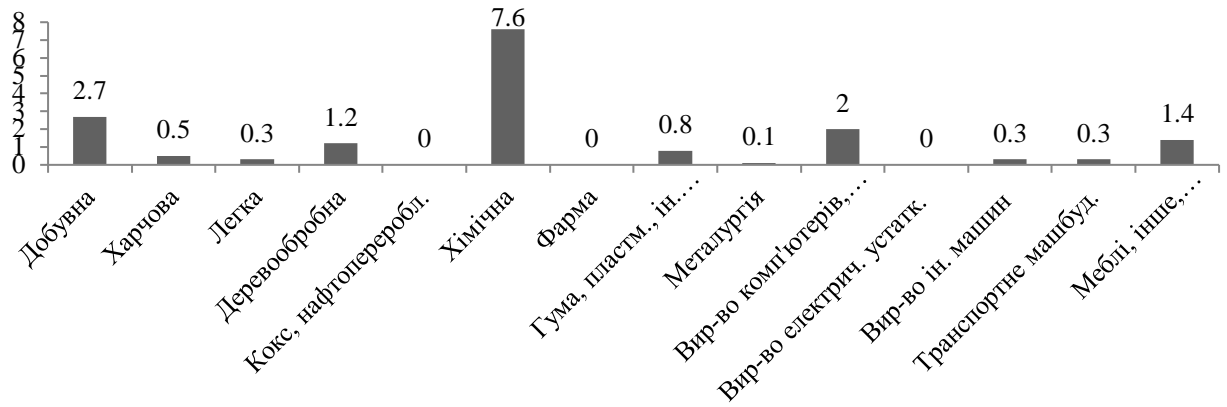


Рис. 2.3. Коефіцієнти локалізації промислового виробництва за показником зайнятості у Луганській області, 2018 рік

Джерело: авторські розрахунки за даними Держстату

Висока концентрація виробництва у зазначених галузях забезпечується роботою відносно невеликої кількості промислових підприємств – ПрАТ «Северодонецьке об'єднання Азот», ТОВ «НВП «Зоря» та ТОВ «НВО «Северодонецьке об'єднання Склопластик» у хімічній галузі; 4 шахт ПАТ «Лисичанськвугілля» та 4 шахт ДП «Первомайськвугілля» у добувній; ТДВ «Попаснянський вагоноремонтний завод», ПрАТ «СНВО «Імпульс», ТДВ «Северодонецький завод хімічного нестандартизованого обладнання», ТОВ НВП «Міктотерм» у машинобудуванні та машиноремонті; ПрАТ «Рубіжанський картонно-тарний комбінат» у деревообробній. Натомість потенціал таких галузей, як харчова, фармацевтична галузі, виробництво будматеріалів та інших галузей залишається недовикористаним.

Воєнний конфлікт призвів до втрати частини території, на яку припадало близько 70 % промислового потенціалу, внаслідок чого область перетворилася на аграрний регіон. Сільське, лісове та рибне господарство у структурі ВДВ Луганської обл. у 2017 р. сягнули 21,3 %, тоді як у 2013 р. на частку цього сектору припадало 6,9 %.

Між тим, збройна агресія РФ суттєвим чином вплинула на економічні показники діяльності аграрного сектору Луганської області. Так, виробництво сільськогосподарської продукції у 2014 р. скоротилося на 20,2 % порівняно з 2013 р., а у 2015 – на 22,2 % порівняно з 2014 р. (табл. 2.1). Зростання виробництва сільськогосподарської продукції у 2016 та 2018 рр. не компенсувало падіння попередніх років. За даними Держстату, за період 2013-2018 рр. воно зменшилося (у порівнянних цінах 2010 р.) з 6502,2 млн грн до 4946,0 млн грн або на 23,9 %.

Таблиця 2.1

Індекси сільськогосподарської продукції (у % до попереднього року)*

Показник	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Індекс сільськогосподарської продукції	103,5	79,8	77,8	119,3	94,0	109,2
Індекс продукції рослинництва	105,0	80,7	84,3	129,3	95,8	108,8
Індекс продукції тваринництва	100,1	77,6	60,9	83,7	83,8	112,0

*Складено за: Головне управління статистики у Луганській області, режим доступу: <http://www.lg.ukrstat.gov.ua/>

Кількість штатних працівників, зайнятих у сільськогосподарському виробництві, за 2013-2018 рр. скоротилася на 6856 осіб або на 40,1 %, передусім, внаслідок збройного

конфлікту (у 2014 р. в сільськогосподарському виробництві працювало на 6499 осіб або на 38 % менше порівняно з 2013 р., за 2014-2018 рр. кількість працівників скоротилася лише на 357 осіб або на 3,4 % (табл. 2.2). При цьому у 2018 р. чисельність зайнятих у секторі зросла на 614 працівників.

Таблиця 2.2

Кількість та середньомісячна заробітна плата штатних працівників, зайнятих у сільськогосподарському виробництві*

Рік	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Кількість штатних працівників, зайнятих у сільськогосподарському виробництві, осіб	1709 4	1059 5	1085 5	1041 3	9624	1023 8
Середньомісячна заробітна плата штатних працівників (у розрахунку на 1 працівника), грн	3337	3377	3427	4637	5862	7365

*Складено за: Головне управління статистики у Луганській області, режим доступу: <http://www.lg.ukrstat.gov.ua/>

До початку російської окупації частини території Луганської області (у 2013 р.) питома вага регіону у загальнодержавному виробництві сільськогосподарської продукції становила близько 2,6 % (21-е місце в рейтингу регіонів), зокрема по продукції тваринництва - 2,4 % (23-е місце), рослинництва - 2,6 % (19-е місце). У 2018 р. область забезпечила 1,8 % від загальнодержавного виробництва (22-е місце), тваринницької продукції вироблено 1 % (24-е місце), рослинницької продукції – 2,2 % (21-е місце). Валове виробництво сільськогосподарської продукції у Луганській обл. в 2018 р. порівняно з 2013 р. зменшилося на 23,9 %, у т. ч. тваринництва - на 62,9 %, рослинництва – на 8,4 %.

Втрата частини території, а також порушення традиційних каналів реалізації сільськогосподарської продукції внаслідок збройного конфлікту вплинули на структуру посівних площ сільськогосподарських культур. Зокрема, посівні площі основних сільськогосподарських культур у 2014 р. скоротилися на 190,2 тис. га або 19,5 % порівняно з 2013 р. (табл. 2.3). При цьому частка посівних площ соняшнику у 2018 р. зросла до 45,6 % порівняно з 37,6 % у 2013 р. Незважаючи на незначне скорочення частки посівів зернових та зернобобових культур (вона зменшилася з 56,8 % у 2013 р. до 51,5 % у 2018 р.), сумарно їхня частка разом із посівами соняшнику у 2018 р. зросла до 97,1 %. Натомість, частка посівних площ трудомістких сільськогосподарських культур (картоплі, овочевих та плодово-ягідних культур) сумарно у 2018 р. становила 2,9 %, тоді як у 2013 р. вона становила 5,6 %.

Таблиця 2.3

Посівні площі основних сільськогосподарських культур*

	2013	2014 ¹	2015 ¹	2016 ¹	2017 ¹	2018 ¹
Посівні площі основних сільськогосподарських культур, тис. га	<u>976,7</u>	<u>786,5</u>	<u>743,1</u>	<u>753,8</u>	<u>770,3</u>	<u>791,8</u>
%	100	100	100	100	100	100
Культури зернові та зернобобові, тис. га	<u>555,2</u>	<u>413,2</u>	<u>400,8</u>	<u>380,9</u>	<u>387,6</u>	<u>407,8</u>
%	56,84	52,54	53,94	50,53	50,32	51,50
Соняшник, тис. га	<u>366,8</u>	<u>329,8</u>	<u>310,5</u>	<u>340,8</u>	<u>361,1</u>	<u>361,3</u>
%	37,56	41,94	41,78	45,21	46,88	45,63
Картопля, тис. га	<u>31,8</u>	<u>27,9</u>	<u>16,5</u>	<u>17,2</u>	<u>15,8</u>	<u>10,7</u>
%	3,26	3,55	2,22	2,28	2,05	1,35
Культури овочеві, тис. га	<u>15,8</u>	<u>9</u>	<u>9</u>	<u>9,4</u>	...	<u>6,1</u>
%	1,62	1,14	1,21	1,25	... ²	0,77

Площа насаджень культур плодкових та ягідних (загальна), тис. га	<u>7,1</u> 0,73	<u>6,5</u> 0,83	<u>6,3</u> 0,85	<u>5,5</u> 0,73	<u>5,8</u> 0,75	<u>5,9</u> 0,75
%						

¹Без урахування частини тимчасово окупованої території у Луганській області.

²Дані не оприлюднюються з метою забезпечення виконання вимог Закону України "Про державну статистику" щодо конфіденційності статистичної інформації.

*Складено за: Головне управління статистики у Луганській області, режим доступу: <http://www.lg.ukrstat.gov.ua/>

Посилились також негативні тенденції в тваринницькій галузі. Зокрема, у 2018 р. порівняно з 2013 р. скоротилося поголів'я худоби (рис. 2.4.): великої рогатої худоби – на 53,4 %, корів – на 55,7 %, свиней – на 56,2 %, овець та кіз – на 57,7 %. Окремо слід відмітити значне скорочення поголів'я птиці, яке з 5789,5 тис. голів у 2013 р. скоротилося до 948,1 тис. голів у 2018 р. або у 6,1 разу – що пов'язане з тим, що майже усі птахокомплекси залишилися на окупованій території. Проте й на підконтрольній Україні території після 2014 р. скорочення поголів'я тривало. У 2018 р. порівняно з 2014 р. поголів'я великої рогатої худоби було меншим на 26,7 %, корів – на 32,1, свиней – на 30,1 овець та кіз – на 17,1 %.

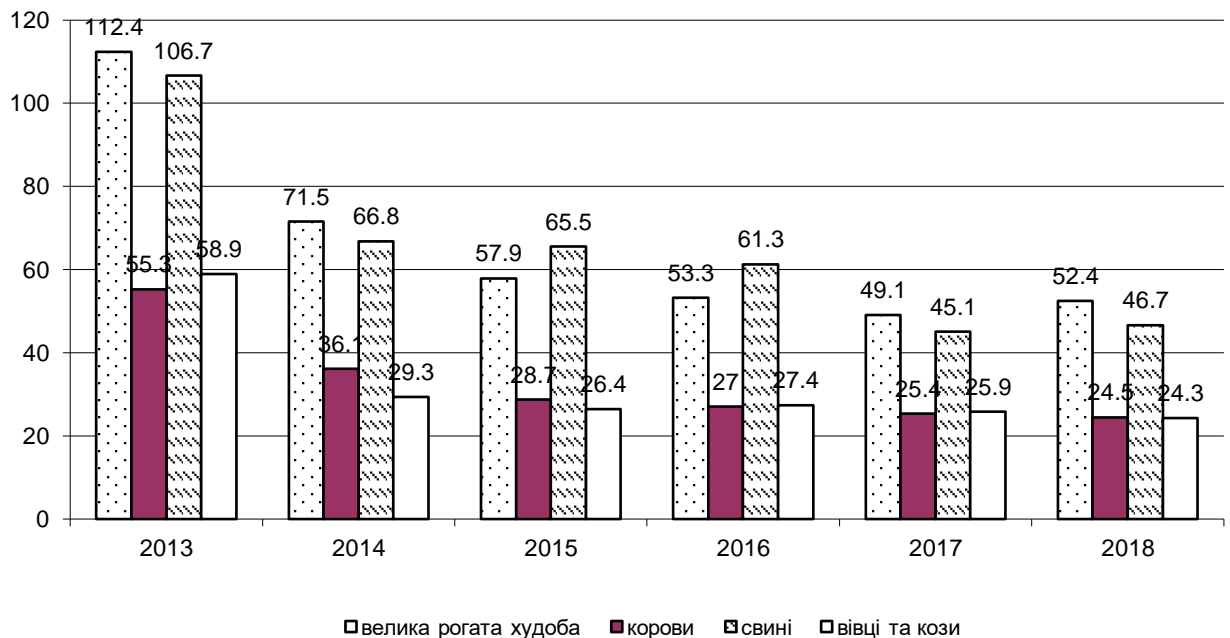


Рис. 2.4. Динаміка поголів'я худоби в усіх категоріях господарств, тис. гол *

*Складено за: Головне управління статистики у Луганській області, режим доступу: <http://www.lg.ukrstat.gov.ua/>

Скорочення поголів'я худоби призвело до зниження обсягів виробництва продукції тваринництва на підконтрольній території. Так, скоротилося виробництво: м'яса (у забійній вазі) у 2018 р. порівняно з 2015 р. у 3,1 разу, молока – у 1,3 разу, яєць – у 1,7 разу (табл. 2.4).

Таблиця 2.4

Виробництво основних видів продукції тваринництва*

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
М'ясо (у забійній вазі), тис. т	50,1	37,5	21,6	30,8	16,6	7,0
Молоко, тис. т	279,5	251,6	158,7	123,8	124,8	127,0

Яйця, млн шт.	803,4	484,2	124,7	98,4	88,4	72,2
Вовна, т	52	38	30	21	13	32

*Складено за: Головне управління статистики у Луганській області, режим доступу: <http://www.lg.ukrstat.gov.ua/>

Споживачі Луганської області використовують біля 2 млн тонн умовного палива (т у.п.) первинних і вторинних видів.² У розподілі палива за напрямками споживання на перетворення в інші види палива та енергію припадало 63,6 %, на витрати в цілях кінцевого споживання – 34,0 %. У розподілі використання палива за видами економічної діяльності на промисловість припадає 90,8 %, на сільське, лісове та рибне господарство – 4,8 %.

Загальний обсяг реалізації палива населенню з урахуванням роздрібного продажу бензину моторного, газойлів (палива дизельного) та пропану і бутану скрапленого через мережу АЗС у 2017 р. становив 378,5 тис. т умовного палива. Найпоширенішими видами палива, які використовувались населенням, були кам'яне вугілля, природний газ та нафтопродукти.

Електроенергія вироблялась на Луганській ТЕС (м.Щастя) із встановленою потужністю 1450 МВт, яка (поряд із Североденцькою ТЕЦ та установками відновлюваної енергетики) забезпечує потреби Луганської області у електроенергії та споживачів інших регіонів України шляхом її видачі у Об'єднану енергетичну систему України.

У 2017 році виробництво електроенергії у Луганській області склало 2465,2 млн кВт·год,³ з яких на частку Луганської ТЕС припадало 2351,5 млн кВт·год, на ТЕЦ - 112,9 млн кВт·год. Виробництво теплоенергії склало 1824,3 тис. Гкал, з яких Луганська ТЕС забезпечила - 36,2 тис. Гкал, ТЕЦ- 664,7 тис. Гкал, теплогенеруючі установки, котельні - 973,17 тис. Гкал, інші енергогенеруючі установки забезпечили 150,3 тис. Гкал.

Втрата окупованої території призвела до різкого зменшення обсягів споживання енергетичних матеріалів (Таблиця 2.5).

Таблиця 2.5

Використання енергетичних матеріалів та продуктів перероблення нафти в Луганській області

Вид енергоресурсу	Використано у 2013 ⁴	Використано у 2017 ⁵ (без врахування окупованих територій)	Використано у 2018 ⁶ (без врахування окупованих територій)
Вугілля, тис.т	7736,2	1489 (1254 –Луганська ТЕС)	1121 (1026 –Луганська ТЕС)
Газ природний, млн.м ³	2957,0	644,9	588,7
Бензин моторний, тис.т	140,7	9,5	18,5
Газойлі (паливо дизельне), тис.т	179,4	72,9	67,6

² Для прикладу впродовж 2017 року було використано на виробничо-експлуатаційні та комунально-побутові потреби 2144,9 тис.т умовного палива первинних і вторинних видів (з урахуванням обсягів реалізації населенню).

³ Потужність і відпуск енергії за джерелами постачання енергії за 2017 рік.

http://lg.ukrstat.gov.ua/sinf/energ/energ2017_arh3.php.htm

⁴ Використання енергетичних матеріалів та продуктів перероблення нафти за 2013 рік.

http://lg.ukrstat.gov.ua/sinf/energ/energ0614_3.php.htm

⁵ Використання енергетичних матеріалів та продуктів перероблення нафти за 2017 рік.

http://lg.ukrstat.gov.ua/sinf/energ/energ2017_arh2.php.htm

⁶ Використання палива за окремими видами економічної діяльності у 2018 році

http://lg.ukrstat.gov.ua/sinf/energ/energ2018_arh2.php.htm

Мазути топкові важкі, тис.т	4,1	3	1,9
Пропан і бутан скраплені, тис.т	12,0	1,8	10,2
Дрова для опалення, тис.м ³ щільних	58,5	90	65,6

Луганська ТЕС в якості первинного палива використовувала вугілля антрацитової групи, яке видобувалось у південній частині Луганської області чим пояснюються значні обсяги споживання вугілля в Луганській області у період до 2014 року. У 2017 та 2018 роках році обсяги споживання вугілля Луганською ТЕС склали 1254 та 1026 тисяч тон, або ж біля 85-95 % від всього обсягу споживання вугілля Луганською областю. У помісячному розрізі, обсяги постачання вугілля на Луганську ТЕС у 2017-2018 роках складали 70-150 тис. т, в окремій місці сягали 170-200 тис. т на місяць.

Станом на вересень 2019 року, сумарні потреби споживачів у електричній потужності, на підконтрольній українському уряду території, складають приблизно 350 МВт. В силу недостатньої розвиненості мереж у північній частині області та руйнування ліній електропередачі, що ведуть у південному та західному напрямі, Луганська ТЕС працює з обмеженнями на видачу потужності, у режимі «острова», і є єдиним основним джерелом електроенергії для понад 1 млн домогосподарств. Фактично, Луганська ТЕС забезпечує біля 70 % від загальної потреби регіону (270 МВт – два енергоблоки), а решта (близько 80 МВт) забезпечується Об'єднаною енергосистемою України лініями передач середньої та низької напруги.

Внаслідок російської агресії **транспортний сектор** на Сході України зазнав важких втрат. До 2014 року в області був достатньо розвинутий транспортний комплекс з розповсюдженою мережею автомобільних і залізничних доріг, ділянки яких проходять за напрямками міжнародних європейських доріг. Нині ж ключові транспортні логістичні центри, у першу чергу м. Луганськ, знаходяться на тимчасово окупованій території, що зменшило кількість міжобласних магістралей та скоротило можливості користування міжнародними транспортними магістралями.

На непідконтрольній території Донецької і Луганської областей ДП «Укрзалізниця» втратила 68 електровозів та 226 тепловозів, 29375 вантажних та 520 пасажирських вагонів, 49 дизельних та 94 електросекцій⁷. Катастрофічно скоротились обсяги перевезення вантажів – утрічі у 2018 р. порівняно з 2013 р., або на 93,6 млн т, пасажирообіг за 2014-2016 рр. скоротився на 1,7 млн пас.-км (47,3 %) (Рис. 2.5).

Внаслідок появи лінії розмежування мережа залізничних шляхів області була розділена. На підконтрольній території залишились дві залізничні гілки – Попасна-Куп'янськ та Кіндрашівська-Нова – Лантратівка, і остання з 2015 р. повністю відрізана від мережі залізниці України.

Інвестиційна привабливість регіону залишається вельми слабкою. Обсяг залучених із початку інвестування *прямих іноземних інвестицій (акціонерного капіталу)* в економіку Луганської області на 01.07.2019 р. склав 443,0 млн дол. США, що складає 1,3 % до загального підсумку по Україні. На підприємствах промисловості зосереджено 367,6 млн дол. США (83,0 % загального обсягу прямих інвестицій в область), у т.ч. переробної – 310,9 млн дол. США.

⁷ <https://www.epravda.com.ua/news/2017/03/24/623043>

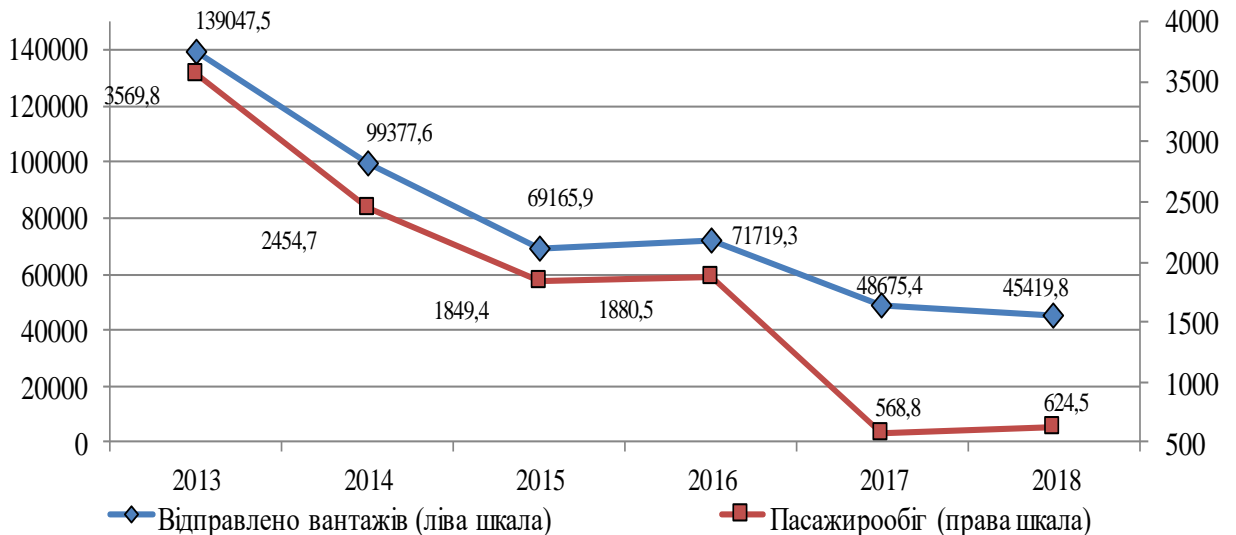


Рис. 2.5. Динаміка відправки вантажів та пасажирообігу регіональної філії «Донецька залізниця», тис. т та млн пас.-км відповідно ^{1 2}

¹ У 2017 р. запроваджено тимчасове припинення перевезення вантажів через лінію розмежування в Донецькій і Луганській областях

² 01.01.2017 р. в ПАТ "Укрзалізниця" змінився порядок обліку пасажирів у приміському сполученні, що користуються пільгами на безкоштовний проїзд залізничним транспортом загального користування, тому дані, починаючи з 2017 р., не є співставними з даними попередніх періодів

Обсяги освоєних капітальних інвестицій у січні-червні 2019 р. підприємствами та організаціями області за рахунок усіх джерел фінансування склали 1165,0 млн грн, або 0,5 % від загального обсягу по Україні, що у порівняних цінах на 16,2 % більше від обсягу капітальних інвестицій за відповідний період попереднього року. При цьому 22,5 % капітальних інвестицій здійснено за рахунок державного та місцевих бюджетів.

З 2017 р. додатковим обмежувальним чинником розвитку стало припинення переміщення вантажів через лінію зіткнення залізничними та автомобільними шляхами у межах області, що призвело до зупинки виробничої діяльності ПАТ «Алчевський металургійний комбінат», ПАТ «Алчевськкокс» та ПРАТ «Екоенергія», порушення виробничої діяльності в окремих галузях економіки – виробництві коксу, металургії, енергетиці.

Одним із вельми потужних чинників, який забезпечив негативний вплив для економіки та соціальної сфери північних та східних районів області, у яких зосереджено понад 800 суб'єктів господарювання, стала ізоляція залізничної гілки «Кіндрашівська-Нова-Лантратівка», яка у довоєнний період активно використовувалася для забезпечення потреб регіону у постачанні та вивезенні сировини та промислової продукції (Таблиця 2.6). Відбулося фактичне позбавлення центральної та східної Луганщини залізничного сполучення з рештою регіонів України в умовах традиційно низької якості автомобільних доріг та їх слабкої пропускну здатності.

Таблиця 2.6

Обсяги перевезення промислових вантажів на гілці Кіндрашівська-Нова – Лантратівка у 2013 та 2018 рр., тонн

Вид вантажу	2013 рік		2018 рік*	
	відправлення зі станцій лінії	прибуття на станції лінії	відправлення зі станцій лінії	прибуття на станції лінії
кам'яне вугілля	665	2198313	1018176	1018176
нафта і нафтопродукти	959	5866	695	695
чорні метали	530	3809	-	-
брухт чорних металів	7067	14	-	-
мінеральні будматеріали	93687	27741	134	134
машини і устаткування	71	216	-	-
зерно прод. перемолу	347434	-	-	-
добрива	-	39628	-	-
цемент	-	773	-	-
сіль	-	1525	-	-

Складено за: інформація АТ «Укрзалізниця»

*Без урахування частини тимчасово окупованої території у Луганській області

2.2 Негативні ефекти відсутності залізничного сполучення у центральній та східній Луганщині

2.2.1 Втрати аграрного сектору регіону

Попри відзначений спад аграрного виробництва, фізичні обсяги аграрної продукції зменшилися в області незначним чином. Зокрема, якщо у 2013 р. сукупні збори зернових та зернобобових культур і соняшнику становили 19324,3 тис. ц., то у 2018 р вони були меншими лише на 521,1 тис. ц або на 2,7 %, склавши 18803,2 тис. ц (табл. 2.7). Відповідно, вантажооборот відповідної продукції залишився фактично на довоєнному рівні. Зважаючи ж на втрату частини території з транспортними шляхами та головне, ізоляцію залізничної гілки «Кіндрашівська-Нова–Лантратівка», відбулася **переорієнтація частини перевезень аграрної продукції на автомобільний транспорт.** Середня відстань, на яку здійснюються автомобільні перевезення вантажів, переважно зернових та олійних культур, – основного виду вантажів у цій місцевості – збільшилася на 55-75 км. **Відтак, додаткові витрати агровиробників у 2018 р. склали 140-190 грн на 1 т вантажу, а загалом транспортні витрати в секторі збільшилися на 210 млн грн⁸.**

Таблиця 2.7

Виробництво основних сільськогосподарських культур, тис. ц*

	2013	2014 ¹	2015 ¹	2016 ¹	2017 ¹	2018 ¹
культури зернові та зернобобові ³	12929,5	12263,3	9927,7	12742,3	12761,6	11594,1
соняшник ³	6394,8	5256,6	4847,7	6701,2	5661,4	7209,1
картопля	3979,5	2849	2080	2528,4	2986,7	2320
культури овочеві	3109,3	1817,5	1632,7	1680,3	... ²	1641,7
культури плодові та ягідні ⁴	464,2	333,6	336,3	262,6	335,4	748,1

¹Без урахування частини тимчасово окупованої території у Луганській області.

⁸ Методики розрахунків втрат, наведених тут і далі, подано у Додатку.

² Дані не оприлюднюються з метою забезпечення виконання вимог Закону України "Про державну статистику" щодо конфіденційності статистичної інформації.

³ У вазі після доробки.

⁴ Із загальної площі насаджень.

*Складено за: Головне управління статистики у Луганській області, режим доступу: <http://www.lg.ukrstat.gov.ua/>

Відповідно, через зростання транспортного плеча та зміну логістики постачання збільшились витрати сільгосп підприємств на забезпечення виробничого процесу. Так, сукупні витрати на паливно-мастильні матеріали, насіннєвий матеріал, мінеральні добрива для виробництва пшениці, кукурудзи та соняшнику у підприємствах області протягом 2014-2018 рр. були стабільно вищі, ніж середні по Україні. Співставлення фактичних витрат з середніми дає підстави оцінити додаткові витрати агровиробників за цей період у **4,4 млрд грн, або 165 млн євро**⁹ (у т.ч. у 2018 р. – 1260 млн грн, або 39 млн євро).

Спостерігається також втрата частини потенційного доходу від реалізації агровиробниками готової продукції, **внаслідок нижчих цін, ніж в середньому по Україні**, що обумовлено більшими транспортними витратами, обумовленим зростанням витрат погіршенням якості та асортименту продукції тощо (табл. 2.8). За нашою оцінкою, сукупні втрати на збуті зернових та зернобобових та олійних культур протягом 2014-2018 рр. становили **3,2 млрд грн або 127 млн євро** (у т.ч. у 2018 р. – 546 млн грн або 17 млн євро).

Таблиця 2.8

Ціна реалізації основних сільськогосподарських культур, грн/тонн *

	Україна		Луганська обл	
	Культури зернові та зернобобові	Насіння культур олійних	Культури зернові та зернобобові	Насіння культур олійних
2013	1299,8	3087,5	1309,6	3107,9
2014	1801,4	4062,8	1592,8	3612,8
2015	2912,1	7531,5	2432,7	7181,6
2016	3414,0	8656,1	3000,1	8130,6
2017	3771,6	9132,0	3551	8530,4
2018	4315,0	9318,3	4302,4	8581,2

*Складено за: Головне управління статистики у Луганській області, режим доступу: <http://www.lg.ukrstat.gov.ua/>

Відбувається **примітивізація структури агровиробництва з концентрацією на зерновому та олійному виробництві**, оскільки вивозити такий товар простіше, а його виробники належать до поля впливу великого бізнесу, відтак володіють кращими ресурсними джерелами, що дозволяє оплачувати вищі витрати виробництва. Натомість овочівництво, садівництво, галузі тваринництва через проблеми довозення продукції до кінцевого споживача звужують виробництво до масштабів місцевих ринків. Оскільки переважна частка відповідної продукції виробляється у господарствах населення, спад її виробництва не знаходить відображення у зайнятості в аграрному секторі, а також не може бути коректно оцінений через значну частку незареєстрованої продукції. Між тим, є очевидним, що скорочення пропозиції плодоовочевої та тваринницької пропозиції завдало суттєвого негативного впливу на доходи домогосподарств регіону.

⁹ Розрахунок в євро здійснено за середньорічним курсом грн/євро НБУ (2013 р. – 10,61; 2014 р. – 15,74; 2015 р. – 24,20; 2016 р. – 28,28; 2017 р. – 30,01; 2018 р. – 32,15)

2.2.2 Втрати промисловості регіону

Втрата залізничного сполучення призвела до здорожчання постачання товарів як споживчого, так і виробничого призначення через *підвищення собівартості виробництва, значним чином спричиненого зростанням логістичних витрат промислових та сільгоспвиробників*, які для транспортування сировини та готової продукції змушені використовувати автомобільний транспорт замість дешевшого залізничного. У 2018 р. внаслідок ізоляції Старобільської гілки вартість перевезення 1 т вантажів на 100 км була вища за середню по Україні майже на 110 грн. Варто наголосити, що підконтрольна частина Луганської області має переважно аграрну спрямованість, отже – високозалежна від зовнішнього постачання.

Наслідками скорочення залізничних вантажних перевезень стали недостатня завантаженість або повне припинення роботи промислових підприємств області. Зокрема, відсутність залізничного сполучення унеможливило зростання завантаженості харчопереробних підприємств. У 2018-2019 рр. завантаженість виробничих потужностей хлібопекарської галузі становила 50 %, олійної – 35 %, молочної – 30 %.

Через неможливість отримання сировини простоюють декілька асфальтобетонних заводів, що мають значний потенціал для відновлення дорожньої інфраструктури області, а також ПрАТ «Старобільський завод залізобетонних виробів».

Через утруднення вивезення готової продукції простоюють потужності м'ясопереробного заводу «Геліант» (м. Старобільськ), ООО «Завод фруктово-мінеральних вод «Айдар Плюс» (м. Старобільськ), овочеконсервні заводи (м. Біловодськ, с. Широкино), маслозавод та цехи з м'ясоперероблення (м. Біловодськ), машиноремонтний завод на території Новопокровської ОТГ, ПрАТ «Кіндрашівський піщаний кар'єр», де розроблялося одне з двох існуючих в Україні родовищ фрикційних пісків, що використовуються у залізничному господарстві.

Через незадовільний стан розвитку транспортної інфраструктури, що ускладнює та здорожує технологічні та виробничі процеси, відбувається подальше зниження інвестиційної привабливості промисловості регіону, незважаючи на наявність значних недозадіяних природних та людських ресурсів. *Погіршуються умови для розвитку бізнесу*, насамперед – малого й середнього, у його структурі зростає частка підприємств, орієнтованих на обмежені місцеві ринки. Якщо у 2014 р. у промисловість було залучено 84,1 % капітальних інвестицій в економіку області, то у 2018 р. – частка промислових інвестицій скоротилася до 21,9 %. У 2016 р. у промисловість Луганської області було залучено 1488,0 млн грн капітальних інвестицій, проте вже у 2017 р. їх обсяг скоротився в 3,3 разу – до 452,4 млн грн. У 2018 р. відбулося слабке зростання до 629,0 млн грн. У 2018 р. в структурі капітальних інвестицій у промисловість Луганської області переважали деревообробна (26,5 %), добувна (17,4 %) та хімічна (16,4 %) галузі. Машинобудування у структурі капітальних інвестицій у промисловість займало 6,4 %, що не відповідає сучасним технологічним викликам.

2.2.3 Проблеми енергетичного сектору

Після втрати на окупованій території 100 % українських родовищ вугілля антрацитової групи, виникла критична залежність постачання цього основного первинного палива для Луганської ТЕС залізничною гілкою «Кіндрашівська-Нова-Лантратівка» з Російської Федерації. Періодично, починаючи з 2014 року, Росія застосовувала блокування постачання вугілля на Луганську ТЕС, не дозволяючи проходження вагонів з вугіллям через контрольовану нею територію, як важіль економічного тиску на Україну. Загроза зупинки Луганської ТЕС, може призвести до застосування графіків аварійного відключення споживачів електричної енергії, для суттєвого (на 70 %) скорочення споживання електроенергії, з метою недопущення повного знеструмлення півночі Луганської області. Враховуючи відсутність альтернативних залізничних під'їздів до Луганської ТЕС з

контрольованої українською владою території, компенсація зазначеного ризику можлива лише із застосуванням резервного палива, яким є природний газ.

Після припинення постачання антрациту з території РФ у червні 2019 року Луганська ТЕС, випрацювавши раніше накопичені на пристанційному складі запаси вугілля, з 27 липня 2019 року була змушена перейти на використання резервного виду палива. Слід зазначити, що вартість природного газу є значно вищою ніж вугілля, та є економічно збитковим видом палива для роботи Луганської ТЕС.

За розрахунком ЛуТЕС, собівартість 1 кВт при роботі ТЕС на газі є на 37 % вищою, ніж ринкова ціна кВт. Наразі ЛуТЕС сплачує за придбання газу по ціні ПСО (близько 4,7 тис. грн/1000 м³), що приносить втрати у розмірі 100 млн грн на місяць, або 1,2 млрд грн (43 млн євро) на рік. Зазначена сума є фактичною дотацією виробника електроенергії споживачам області, яка здійснюється коштом відволікання ресурсів розвитку, зокрема – у вугільній промисловості. При цьому така ціна природного газу є нижчою за «стандартну» приблизно на чверть. За розрахунками, для досягнення беззбитковості ціна газу мала б складати на рівні 2,9 тис. грн/1000м³, що приблизно удвічі нижче ринкової ціни та передбачало б **фактичне дотування ЛуТЕС в обсязі приблизно 120 млн гривень на місяць у літній період та 250-300 млн гривень у опалювальний період¹⁰, або понад 2 млрд грн на рік.**

Враховуючи важливість для України забезпечення надійного енергозабезпечення споживачів, Кабінетом Міністрів України розглядалось питання постачання природного газу для потреб Луганської ТЕС, за спеціальною ціною (на рівні самоокупності виробництва електроенергії) ціні по 2895 грн за 1000 куб. м (без ПДВ, транспортування та розподілу), проте відповідне рішення прийнято не було.

Негативний вплив відсутність постачання вугілля завдає на зайнятість. Зокрема, при роботі ЛуТЕС на вугіллі формується потреба щодо залучення 570 працівників для обслуговування роботи станції. У той час при переведенні станції на природний газ наявними будуть робочі місця лише для 473 працівника. Тобто переведення Луганської ТЕС на природний газ зумовило скорочення майже 100 штатних посад у регіоні.

Слід також зазначити, що використання природного газу Луганською ТЕС для генерування електричної енергії, може призвести до необхідності збільшення його імпорту, приблизно на 700 млн кубічних метрів¹¹.

Нестабільна робота електроенергетики веде до підвищення аварійних ризиків для великих підприємств базових галузей промисловості області (зокрема, енергоємних виробництв ПрАТ «Севєродонецьке об'єднання Азот», ПрАТ «ЛИНІК») через перебої з енергопостачанням внаслідок ізолюваності підприємств від об'єднаної енергетичної системи України. Після початку АТО у 2014 р. відбулася значна перерва у роботі ПрАТ «Севєродонецьке об'єднання Азот». Протягом наступних років спроби поновлення виробництва низки продуктів неодноразово стикалися з проблемами з енергопостачанням, що значно вплинуло на обсяги виробництва та податкових надходжень до бюджету. Запущена у 2018 р. когенераційна установка дозволила частково вирішити проблеми з енергопостачанням. На ПрАТ «ЛИНІК» у 2018 р. через відсутність сталого енергопостачання не відбувся запланований запуск виробництва поліпропілену. Варто враховувати, що від стабільної роботи великих підприємств залежить функціонування багатьох підприємств МСП. Так, лише ПрАТ «Севєродонецьке об'єднання Азот» на постійній основі співпрацює з понад 250 підприємствами МСП.

¹⁰ Постачання газу Луганській ТЕС за півціни приведе до збитків державного бюджету України 14.08.2019., <http://www.naftogaz.com/www/3/nakweb.nsf/0/CF194F767CF57CF5C2258456005E4702?OpenDocument&year=2019&month=08&nt=%D0%9D%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D0%BD%D0%B8>

¹¹ При постійній роботі на природному газі станція споживатиме 25-30 млн кубічних метрів газу на місяць при розрахунку на один генеруючий блок. Таким чином при роботі на природному газі протягом року Луганська ТЕС споживатиме 360 млн кубічних метрів газу при роботі одним блоком та 640 – 700 млн кубічних метрів при роботі двома блоками.

2.2.4 Вплив на стан транспортної інфраструктури

Внаслідок ізоляції залізничної лінії «Кіндрашівська-Нова-Лантратівка» зросла відстань, яку вантажі мають подолати, щоб дістатися залізниці. Це негативно впливає на конкурентоспроможність перевезень. Відбулася переорієнтація перевезень на автомобільний транспорт. Через високу вартість перевезення автомобільним транспортом перевезення деяких видів вантажів фактично призупинились. За 2015 р. вантажооборот підприємств автомобільного транспорту (з урахуванням перевезень фізичними особами-підприємцями) становив 212,8 млн ткм, що склало лише 11,2 % від обсягу 2014 р. У січні-серпні 2019 р. вантажооборот склав 351,1 млн ткм, на 46,6 % більше ніж за аналогічний період попереднього року. При цьому слід брати до уваги тінізацію частини вантажних перевезень.

Результуюче зростання автомобільного плеча перевезень вантажів призвело до прискореного зношення, а у деяких випадках і фактичного знищення дорожнього покриття, насамперед через порушення ваго-габаритних норм перевізниками, а також через вимушену необхідність здійснення переміщень військової техніки. Таким чином, зросли необхідні витрати на утримання дорожньої мережі у належному стані, проте обсяги наявного фінансування дорожньо-ремонтних робіт у Луганській області є недостатніми для відновлення стану дорожнього покриття. За відсутності достатніх коштів автомобільні дороги зазнають прискореної руйнації. Наразі усі досліджені дороги знаходяться у незадовільному стані, а стан дорожнього покриття характеризується II рівнем ураженості.

Виходячи з наявної довжини автомобільних доріг регіону та кількості мостів, первинний оціночний обсяг витрат, які необхідно профінансувати, щоб здійснити поточний середній ремонт доріг та капітальний ремонт мостів Міловського, Марківського, Новопсковського, Старобільського, Біловодського, Новоайдарівського та Станично-Луганського районів Луганської області, що зазнають руйнації внаслідок ізоляції залізничної лінії «Кіндрашівська-Нова – Лантратівка», **становить більш ніж 3,7 млрд грн або 115 млн євро (у цінах 2018 р. та станом на 2018 р.)**. Для порівняння: протягом 2014-2018 рр. було здійснено поточний середній ремонт 62,6 км автодоріг, на що було витрачено 378,1 млн грн або 11,9 млн євро. Зазначимо, що ремонт певних доріг свідомо затримується, оскільки він не може забезпечити поліпшення якості покриття на більш-менш тривалий час через понаднормову експлуатацію доріг.

Через ізоляцію старобільської залізничної гілки відбулось різке падіння пасажиропотоку та його переорієнтація з залізничного на автомобільний транспорт, обсяги перевезень на якому практично не піддаються обліку через украй високий рівень тінізації перевезень.

Середньорічна кількість перевезень пасажирів у Луганській та Донецькій області на 1 особу складає 8,7 поїздок (для порівняння – в середньому по Україні цей показник становить 9,4). Виходячи з типової поїздки на відстань 61-70 км у приміському сполученні, вартість якої (у цінах 2018 р.) становить 18 грн, та враховуючи існуючу тенденцію в економіці України щодо падіння обсягів пасажирських перевезень залізничним транспортом, сумарні втрати АТ «Укрзалізниця» у приміському сполученні на південному сході Луганської області протягом 2014-2018 рр. можуть бути оцінені у **142,0 млн грн або 5,8 млн євро**. Слід зазначити, що за наявних даних відокремити падіння пасажиропотоку саме внаслідок ізоляції старобільської гілки не є можливим, отримані результати фактично відображають втрати від російської агресії (табл. 2.9).

Вартісна оцінка втрати пасажиропотоку ДП «Укрзалізниця» в районах, прилеглих до старобільської гілки

	2014	2015	2016	2017	2018
млн грн	27,6	27,6	27,6	28,6	30,7
млн євро	1,70	1,14	0,98	0,95	0,96

2.2.5 Становище в гуманітарній сфері

Відірваність регіону від решти країни у залізничному сполученні має також відчутний соціогуманітарний вимір. Швидкісні пасажирські потяги не можуть курсувати через відсутність електрифікації залізничної гілки від м. Куп'янськ Харківської області. Наприклад, швидкий потяг № 20, який курсує за маршрутом «Київ-Лисичанськ» раз на два дні з початку 2019 року, долає відстань від столиці до Харкова (460 км) за 4 години 50 хвилин. Натомість проходження наступної ділянки маршруту – Харків-Куп'янськ-Лисичанськ (240 км) – займає 7 годин 10 хвилин. До більшої ж частини регіону дістатися можливо виключно автомобільними шляхами, які мають катастрофічну якість. Так, наприклад, поїздка між сусідніми районними центрами Сватове та Білокуракине (відстань 50 км) через незадовільний стан доріг займає близько двох годин. Подібна ситуація – для сполучення «Новоайдар-Старобільськ» тощо.

У порівнянні з цим сусідня Донецька область є значно привабливішою для бізнесу, у тому числі й більш розвинутою транспортною інфраструктурою. В умовах заборони авіаційного сполучення основним маршрутом стає швидкісний залізничний транспорт (із застосуванням поїздів «Інтерсіті»). Потенційні інвестори мають можливість за 6-7 годин дістатися зі столиці до Краматорська, провести робочу зустріч та повернутися до Києва – вся поїздка може тривати менше доби. Натомість робочий візит до Луганської області займає щонайменше три дні, з яких два витрачаються на дорогу.

Тимчасовий статус обласного центру зумовлює активізацію зв'язків з центральними органами виконавчої влади та державними агенціями, розташованими в місті Київ. Це збільшує попит на стабільне та швидкісне транспортне сполучення із столицею, яке наразі так само відсутнє.

Погіршується обороноздатність країни через ускладнення та сповільнення перевезень військових вантажів – для ймовірного переміщення підрозділів та матеріально-технічного забезпечення підрозділів, що несуть службу на лінії розмежування та у прикордонних районах. Відповідні ризики виникають і для швидкого реагування у разі ймовірних техногенних та природних катастроф.

Погіршена транспортна доступність до значної частини населених пунктів Луганської області веде до посилення тенденцій відпливу населення, особливо – людей в активному віці, які змушені шукати можливості для самореалізації та покращення власного фінансового становища в інших регіонах України (в основному – в Харкові, Донецьку) або ж за кордоном (переважно – в РФ), подальшого знелюднення територій.

Населення, що залишилось на території Луганщини, відзначається низькою мобільністю та небажанням покидати рідну землю. Фактично, формується своєрідний «мікросвіт», що характеризується високим рівнем локального патріотизму та щільними родинними зв'язками з Росією. Наявна ментальна спорідненість з Україною (сформована в тому числі історичною приналежністю півночі Луганської області до Слобожанщини, а не до індустріального Донбасу) не може компенсувати ці негативні тренди – особливо в умовах транспортно-логістичної ізоляції. Жителі Луганщини мають мінімальні персональні зв'язки з

рештою українських регіонів (у тому числі – у форматі культурного обміну, контактів у сфері відпочинку) – великою мірою саме через відсутність фізичної можливості розвивати міжрегіональні відносини.

Побут місцевих мешканців сформований парадигмою «Дорога – Робота – Життя!». Вся місцева транспортна інфраструктура була побудована саме в радянський період та за часів незалежності України навіть не відновлювалась належним чином. У ментальній площині це підриває авторитет України як держави-гаранта можливостей для простих людей. Усталеним є панування патерналістського мислення, відтак, люди чекають, щоб держава вирішувала їхні проблеми, а коли цього не відбувається – спостерігається розчарування, набуває поширення антидержавницька позиція.

Варто також враховувати, що у ст. Луганській розміщений єдиний в регіоні (пішохідний) КПВВ, масштаби переміщення через який наразі становлять близько 10 тис. осіб на день в обох напрямках, а після завершення ремонту мосту ймовірно, суттєво зростуть. Між тим, подальший рух людей в рамках регіону та до інших регіонів України обмежений відсутністю залізничного сполучення. За експертними оцінками наразі лише біля 10 % від осіб, які проходять КПВВ, рухаються далі ст. Луганської.

Утрудненість транспортного сполучення посилює проблеми *слабкості місцевого самоврядування* та координації взаємодії місцевих громад, створює загрозу для ефективного управління географічно віддаленими районами з боку органів державної влади. Існує нагальна потреба спростити доступність Северодонецька як нинішнього обласного центру, яка зараз забезпечується автобусним сполученням (автомобільними дорогами низької якості, з пересадками, в умовах недостатньої кількості машин на маршруті). Недостатніми є **доходи громад** через депресивність місцевої економіки, що гальмує утворення спроможних ОТГ. Труднощі ефективної реалізації реформи децентралізації сповільнюють поліпшення соціально-економічної ситуації в регіоні.

2.3 Очікуваний системний соціально-економічний ефект від прокладання залізничної гілки

Як було показано у попередньому розділі, недоступність залізничного сполучення для значної частини підконтрольної Україні території Луганської області має розгалужений негативний вплив на соціально-економічну ситуацію в регіоні. Відповідно, можна очікувати, що реалізація проекту щодо під'єднання залізничної лінії «Кіндрашівська-Нова-Лантратівка» до української залізничної мережі не лише надасть поштовху розбудові транспортної галузі Луганської області, поліпшенню логістичної інфраструктури, а й матиме значний ревіталізаційний ефект для соціально-економічного розвитку області та країни у цілому.

2.3.1. Ефект для транспортного сектору регіону

Відновлення повноцінного залізничного сполучення на лінії «Кіндрашівська-Нова-Лантратівка» позитивно впливатиме на операційні показники регіональної філії «Донецька залізниця» за рахунок загального збільшення обсягів вантажних та пасажирських перевезень. **Відновлення регулярного пасажирського залізничного сполучення на території південно-східної частини Луганської області** дозволить наростити обсяги пасажирських перевезень та забезпечити доставку пасажирів залізничним транспортом до основних транспортних вузлів регіону та країни (у 2013 р. пасажиропотік на одній лише станції Старобільськ складав 1699 тис. пас.). Буде відновлено повноцінну роботу **залізничних станцій Старобільськ, Новий Айдар, Білокуракине, Кіндрашівська-Нова, Солідарне та ін.** Збільшення **капіталізації ДП «Укрзалізниця»** сприятиме її здатності залучати кредити, у т. ч. у більших обсягах та на більш вигідних умовах.

Укрзалізниця матиме можливість **повернення до робочих місць у регіоні фахівців**, які

були передислоковані до інших місцевостей з метою збереження кваліфікованої робочої сили. Загальна кількість робочих місць на лінії «Кіндрашівська-Нова – Лантратівка» за штатним розписом складає 602 од., будівництво з'єднувальної гілки створить ще 73 од., а електрифікація напрямку Куп'янськ-Старобільськ принесе додаткові 154 од.

Запуск залізничного сполучення дозволить досягти *скорочення плеча автомобільних перевезень вантажів в середньому на відстань від 55 до 75 км.* Це сприятиме *зменшенню руйнації автодорожнього покриття*, що дозволить переорієнтувати наявні ресурси на ремонт та відновлення інших ділянок доріг області замість того, щоб здійснювати аварійний ремонт одних й тих самих доріг. Завдяки можливості впровадження жорсткого вагового контролю та припиненню надвагових перевезень основними шляхами буде розблоковано можливість капітального ремонту основних автомобільних шляхів сполучення, у т.ч. – із залученням коштів міжнародної технічної допомоги.

Значне зменшення вартості доставки щебню та піску до асфальтобетонних заводів дозволить запуснути виробництво асфальтобетонних сумішей що здешевить дорожнє будівництво, відтак за ті ж самі кошти відновлюватиметься більша протяжність дорожнього полотна (вартість однієї тони щебню у містах Луганської області із залізничним сполученням та без нього може відрізнятись у 5 разів). Також це надасть додаткового поштовху розвитку будівельної галузі на території реалізації проекту.

Відбудеться *підвищення рівня забезпеченості підприємств та населення північно-східної частини області промисловими товарами* завдяки відновленню перевезень видів продукції, які не виробляються на цих територіях та постачалися до початку активної стадії збройного конфлікту з південно-східної частини області (добрива, чорні метали, машини і устаткування, цемент, сіль, круп'яна продукція тощо). Полегшення доступу до промислової продукції сприятиме зростанню рівня життя на північному сході області. Крім того, наповнення регіонального внутрішнього ринку продукцією внутрішнього виробництва сприятиме зменшенню імпортозалежності області, що протягом останніх років демонструє критичне зростання.

Будівництво поєднуючої колії дозволить зменшити деструктивний вплив автомобільного транспорту на рівень забруднення навколишнього природного середовища. Залізничне сполучення, яке є альтернативою автомобільним перевезенням, зважаючи на більшу вантажопідйомність та пасажиромісткість залізничного транспорту, є більш екологічно безпечним. Це приведе до зниження валового викиду забруднюючих речовин, що потрапляють до атмосферного повітря, зокрема, таких токсичних компонентів як свинець, формальдегід, оксиди вуглецю, азоту, сірки тощо. Відповідно спостерігатиметься зниження рівня загального антропогенного навантаження на довкілля та викидів парникових газів.

2.3.2 Ефект для промисловості регіону

Розбудова в області транспортної інфраструктури завдяки будівництву залізничної гілки забезпечить як прямий, так і опосередкований позитивний вплив на розвиток промисловості області.

Слід очікувати зменшення витрат промислових підприємств на транспортування продукції та сировини, вартість яких виробники змушені включати до кінцевої вартості промислової продукції. Скорочення логістичної складової у витратах на виробництво сприятиме стабілізації цін на промислову продукцію на внутрішньому ринку області, підвищенню її конкурентоспроможності на внутрішньому та зовнішніх ринках, а також покращенню фінансових показників діяльності промислових підприємств – рентабельності та прибутковості промислового виробництва. У 2013-2018 рр. фінансовий результат промислових підприємств області до оподаткування залишався від'ємним, хоча у 2018 р. порівняно з 2017 р. відбулося значне скорочення збитковості з 26,9 млрд грн до 400,2 млн грн. Рентабельність промислового виробництва у січні-вересні 2018 р. складала мінус 3,5 %, причому у добувній галузі – -39,8 %, харчовій – -1,1 %, хімічному виробництві – -14,8 %.

Забезпечення стабільного безперебійного енергопостачання для великих промислових підприємств області завдяки відновленню ефективної роботи Луганської ТЕС сприятиме швидшому запуску запланованих проектів підприємств щодо відкриття нових виробництв з можливістю залізничного постачання нової продукції до північно-східних районів області. Зокрема, ПрАТ «Севєродонецьке об'єднання Азот» у 2018 р. організовано виробництво дослідно-промислової партії карбамідно-аміачної суміші з річною потужністю 450 тис. т. КАС має найвищий вміст азоту серед усіх рідких добрив, є безпечнішою порівняно з безводним аміаком або аміачною селітрою, і може постачатися сільгоспвиробникам області.

Запуск ПрАТ «ЛИНІК» виробництва поліпропілену дозволить зміцнити позиції області у виробництві екологічних полімерів (поліпропілен легко піддається вторинному переробленню, його виробництвом на території області також займається ВКФ ТОВ «Тана»), що використовуються для виробництва широкого кола споживчої та промислової продукції у хімічній, харчовій та інших галузях.

Буде створено сприятливі умови для започаткування нових промислових підприємств, а також пожевлення роботи та розширення асортименту існуючих промислових потужностей. Наприклад, можливість отримання сировини та вивезення готової продукції залізницею забезпечить задіяння ПАТ «Старобільський молокозавод» потужностей з виробництва сухого молока, що користується значним попитом як на внутрішньому, так і на зовнішніх ринках.

Покращення умов функціонування сільськогосподарських підприємств та збільшення виробництва рослинницької продукції сприятимуть зростанню завантаженості потужностей борошномельно-круп'яної, хлібопекарської, олійно-жирової, молокопереробної галузей, підприємства яких розташовані у безпосередній близькості до залізниці.

Крім того, це створить значні можливості для розвитку в області нових виробництв з поглибленого перероблення відходів харчової та сільськогосподарської галузей. Зокрема, олійна підгалузь у процесі переробки сільськогосподарської сировини одержує велику кількість відходів у вигляді соняшникового лущиння та макухи, що можуть використовуватись в якості енергетичного ресурсу як у необробленому вигляді, так і у вигляді пеллетів та гранул.

Існують також значні можливості виробництва біопалива з інших культур та відходів рослинництва. Зокрема, у 2018 р. Старобільською районною державною адміністрацією зареєстровано проект «Сорговий Мед» та біогазовий комплекс з переробки відходів сільськогосподарського виробництва (навозу ВРХ, свиноферм, цукрового сорго, кукурудзи), що сприятиме розвитку альтернативної енергетики та започаткує унікальне виробництво сиропу з сорго; а також проект побудови комплексу з переробки твердих побутових відходів для отримання теплової енергії потужністю 1 МВт/г.

Нарощування виробництва підприємствами хімічного комплексу області створить умови для розвитку суміжних виробництв хіміко-фармацевтичної та інших галузей малотоннажної хімії, продукція яких характеризується високою часткою доданої вартості та інноваційністю.

Поліпшення привабливості регіону для інвесторів внаслідок покращення транспортного сполучення створює умови для розбудови у північно-східній частині області інноваційно-інвестиційної інфраструктури як інструменту подолання депресивності територій – індустріальних, науково-технічних парків, промислових зон та технопарків із максимально спрощеними правилами та пільговими умовами для ведення бізнесу та залучення інвестицій. Це дасть змогу розвинути мережеву кооперацію, залучити малий та середній бізнес до ланцюгів виробництва, забезпечити співробітництво виробничого, фінансового, науково-проектного секторів області та сусідніх регіонів; забезпечити рівномірніше розміщення промисловості на території Луганської області.

Зокрема, лише на території Старобільської ОТГ розташовані 15 готових майданчиків для промислового будівництва, які можуть стати базою для заснування на території ОТГ

індустріального парку. Крім того, громадою розроблено понад 50 проектних пропозицій у секторі промисловості, що можуть стати потужними «магнітами» для промислового та соціально-економічного розвитку області.

Поштовх для формування регіональних кластерів можуть надати інноваційно активні підприємства приладобудування, хімічної, фармацевтичної галузей Луганщини – ПрАТ «СНВО Імпульс», ТОВ НВП «МІКРОТЕРМ», ТДВ «Севєродонецький завод хімічного нестандартизованого обладнання», а також ТОВ НВП «Зоря», ТОВ «Мікрохім» тощо.

Розбудова інноваційно-інвестиційної інфраструктури сприятиме залученню нових інвестицій у промисловість та покращенню їх географічної структури, адже на сьогодні близько 85 % накопичених прямих іноземних інвестицій в економіці області мають походження з Кіпру.

У ході реалізації проекту з будівництва залізничної гілки відбуватиметься поширення стимулюючого ефекту для розвитку економіки інших областей України та наступного розвитку співробітництва з підприємствами Луганської області. Зокрема, існують перспективи для розміщення замовлень на виробництво залізничних рейок на ПрАТ «МК Азовсталь», систем мікропроцесорної централізації на ПрАТ «СНВО Імпульс», залізничних кріплень на ПрАТ «Дружківський завод металевих виробів» тощо.

Будівництво залізничної гілки до північно-східної частини Луганської області сприятиме відновленню економічних зв'язків підприємств Луганщини з постачальниками з інших регіонів України. Наприклад, великі замовлення машин та обладнання для елеваторів можуть бути забезпечені агровиробниками, розташованими на північному сході області. Зокрема, до припинення залізничного сполучення машинобудівна продукція для елеваторів постачалася ПАТ «Карлівський машинобудівний завод» (м. Полтава).

2.3.3 Ефект для агросектору регіону

Введення в експлуатацію залізничної колії матиме суттєвий позитивний соціально-економічний вплив на аграрний сектор Луганської області.

Очікується зниження собівартості виробництва сільськогосподарської продукції, а отже -підвищення прибутковості сільськогосподарської діяльності. Наявність залізничного сполучення дозволить сільськогосподарським підприємствам значно знизити витрати на доставку пального й мастильних матеріалів, насіння й посадкового матеріалу, добрив, а також транспортні витрати на реалізацію продукції, що підвищить дохідність сільгоспідприємств, їх конкурентоспроможність. На цій основі може відбутися поживлення діяльності невеликих агровиробників як тих, що працюють у традиційній спеціалізації регіону (зернові та олійні культури), так і таких, що спроможні диверсифікувати агровиробництво в регіоні.

Має відбутися поліпшення структури посівних площ сільськогосподарських культур внаслідок збільшення посівів плодовоовочевих, технічних та кормових культур, що сприятиме підвищенню урожайності сільськогосподарських культур при збереженні та поліпшенні родючості ґрунтів. Наявність таких підприємств як завод фруктово-мінеральних вод «Айдар» дозволить наростити обсяги виробництва й розширити асортимент продукції підприємств садівничого й овочевого напрямку, що випускається. Структурна оптимізація підвищить ефективність сільськогосподарського землекористування, сприятиме раціональному використанню земель сільськогосподарського призначення, дозволить впроваджувати у практику нові технології обробітку ґрунту та інші агротехнічні заходи, спрямовані на збереження та підвищення родючості ґрунтів, боротьбу з ерозійними процесами, оптимізацію сільськогосподарського землекористування шляхом виведення з інтенсивного обробітку малопродуктивних і деградованих земель.

Очікується поліпшення інфраструктури аграрного ринку. На території області з 19 елеваторів загальною потужністю 847,9 тис. тонн функціонує 16 (загальною потужністю 765,8 тис. тонн). Попри те, що особливо потужні елеватори (потужністю від 100 до 150 тис. тонн кожен) належать крупним агрохолдинговим структурам («Нібулон» й «Агротон»), їх

перевагами повною мірою зі компанії скористатися не можуть, оскільки навіть у період пікових цін своєчасно вивезти необхідний обсяг продукції, за відсутності залізничного сполучення, підприємства повною мірою не в змозі, тим самим втрачаючи на перевагах сприятливої цінової кон'юнктури ринку.

Крім елеваторів вздовж залізничної гілки з відновленим сполученням можуть бути відновлені або побудовані нові хлібоприймальні пункти, складські та холодильні приміщення, логістичні центри. Це дозволить збільшити ємність первинного ринку сільськогосподарської продукції, тобто поставок продукції товаровиробниками безпосередньо переробним підприємствам, за рахунок зменшення обсягу вторинного ринку – посередництва, а також спрямувати товаропотоки до комерційних каналів збуту, сприятиме збереженню якості продукції, підвищенню ціни реалізації та зменшенню фінансових втрат виробників.

Поступове впровадження сільськогосподарськими й переробними підприємствами міжнародних стандартів у сфері виробництва, зберігання й реалізації продукції за наявності якісної логістичної системи доставки продукції за принципом «з лану до столу» значно підвищить конкурентоспроможність підприємств, що зміцнить їх *експортний потенціал*. При цьому великі оператори аграрного ринку, такі як ПРАТ «Агротон», діяльність яких націлена на створення замкнутих циклів виробництва сільськогосподарської продукції та продуктів харчування, за наявності повноцінного залізничного сполучення готові до відродження вже на підконтрольній Україні території втрачених напрямів господарської діяльності – реконструкції діючих та будівництва нових тваринницьких комплексів, у т.ч. птахофабрик, комбикормових та олієпереробних заводів.

Повноцінне залізничне сполучення в Луганській області дозволить *відродити сільськогосподарську виробничу та збутову кооперацію серед дрібних й середніх виробників*, особливо трудомісткої рослинницької продукції (овочівництво, ягідництво), а також тваринництва, що підвищить ефективність малого та середнього бізнесу, сприятиме поверненню населення в сільські населені пункти, створенню нових робочих місць, розкриттю підприємницьких ініціатив серед селян.

Поліпшаються умови для розвитку альтернативних видів сільськогосподарської діяльності та «зеленого» туризму. Наявність сприятливих природних умов, притаманних Слобожанщині (ліси, річки, луки тощо) дозволяє Луганській області стати привабливим туристичним об'єктом. Розташовані на території області 4 кінних заводи (3 в Біловодському та 1 в Міловському районах), база відпочинку та санаторії в Кремінському, Новопсковському, Попаснянському районах, «Новоайдарське лісомисливське господарство» (Новоайдарський район) закладають основи для створення центрів сільського й аграрного туризму, а населені пункти можуть стати осередками народних промислів, ремесел тощо.

2.3.4 Ефект для енергетичного сектору

Наявність надійного залізничного сполучення та постачання вугілля залізничним транспортом для Луганської ТЕС є передумовою проведення реконструкції станції та її переведення на вугілля газової групи, що дозволить повністю уникнути залежності від постачання вугілля з контрольованих Росією територій. За повідомленням власника Луганської ТЕС, компанія готова протягом 1,5 року переобладнати станцію на використання вугілля газової групи (марки Г) та інвестувати у модернізацію станції понад 400 млн гривень (200 млн гривень на один блок), за умови наявності залізничного сполучення.

За таких умов Луганська ТЕС повністю перейде на використання українського вугілля, а Україна не буде вразливою до шантажу з боку Росії в частині припинення постачання вугілля та вимог політичних поступок з боку України, що можуть загрожувати її національній безпеці.

При цьому слід відзначити позитивний економічний ефект переводу роботи станції з антрацитового вугілля на газове. По-перше, зміна типу вугілля зумовлює зниження собівартості виробництва електроенергії на Луганській ТЕС. Так собівартість при роботі на

антрациті двома блоками складає 155,4 копійок за кВт*годину, у той час як при роботі на газовому вугіллі собівартість очікується на рівні 141,9 копійок за кВт*годину (Табл. 2.10). По-друге, збільшення потреб у вугіллі газової групи зумовлюватиме зростання запиту на розширення виробництва на контрольованій території України, а відтак активізації економічної діяльності та працевлаштуванню. Чисельність зайнятих порівняно з роботою одним енергоблоком на природному газі зросте на 132 особи.

У разі здійснення такої реконструкції, необхідно буде забезпечити можливість постачання вугілля на станцію у обсязі 500-600 тисяч т вугілля на рік для забезпечення роботи одного блоку (1,1 млн т на рік для роботи двома блоками). Як наслідок, додатковий дохід Укрзалізниці за перевезення вугілля складатиме, за попередніми оцінками, біля 150 млн грн на рік.

Наявність можливості постачання вугілля залізничною гілкою «Кіндрашівська-Нова-Лантратівка» залишатиметься важливою навіть у разі деокупації непідконтрольної нині території Луганської та Донецької областей, завдяки чому Україна поверне собі контроль над вугільною продукцією та маршрутом постачання його на Луганську ТЕС. Поряд із тим звільнення окупованих територій зумовить зростання обсягів виробництва електроенергії для задоволення потреб споживачів на цих територіях. Відповідно, потреби у обсягах постачання вугілля зростуть, при збереженні істотних ризиків їх поставок з південного напрямку внаслідок серйозного пошкодження інфраструктури вуглевидобутку та його транспортування. Окрім того, у середньостроковій перспективі зберігатиметься загроза здійснення диверсій на інфраструктурних об'єктах. Все вищезазначене зумовлює необхідність мати можливість забезпечити залізничне постачання вугілля на Луганську ТЕС за різними маршрутами, а відтак стратегічну необхідність будівництва залізничної колії з боку контрольованої українським урядом території.

Таблиця 2.10

Основні показники роботи ЛуТЕС при різних варіантах навантаження та з використанням різних видів палива (на місяць)

		Робота двома блоками, відпуск 160 млн кВт.год	Робота двома блоками, відпуск 160 млн кВт.год	Робота одним блоком, відпуск 90 млн кВт.год	Робота двома блоками, відпуск 150 млн кВт.год
		Ресурс - вугілля марки А	Ресурс - вугілля марки Г	Ресурс - газ	
Середнє навантаження	МВт	140	140	140	123
Обсяг відпуску	млн.кВт.год	160	160	90	150
Витрати вугілля (6000)	тис.т	82	77		
Витрати газу	тис.м ³			29 972	50 173
Витрати в т.у.п.	Тис.т.у.п.	71 067	66 267	34 994	58 580
Ціна вугілля DDP (6000)	грн/т	2416	2258	2258	2258
Ціна газу (ПСО)	грн/тис.м ³	4 273	4 273	4 273	4 273

жовтня)					
Транспортування газу + плата за потужність	грн/тис.м ³	879	879	879	879
Ціна газу (разом)	грн/тис.м ³	5 152	5 152	5 152	5 152
Разом собівартість	коп/кВт.го д	155,4	141,9	212,9	197,7
Чисельність зайнятих	осіб	570	570	438	438

2.3.5 Перспективи диверсифікації економіки регіону

Відновлення залізничного руху на гілці «Кіндрашівська-Нова-Лантратівка» та, відповідно, залізничної комунікації з залізничною мережею України суттєво поліпшує можливості **міста Старобільськ та громад довкола нього**. Наразі для розвитку міста характерні такі тенденції: скорочення кількості робочих місць та виїзд фахівців, занепад виробничих підприємства, відповідно, скорочення джерел доходів; занепад комунального транспорту; незадовільний стан житлово-комунальної сфери; відсутність центрів проведення вільного часу; нерозвиненість туристичних атракцій та відсутність туристичного потоку.

Між тим, Старобільськ є географічним центром області, до якого сходиться значна кількість автомобільних доріг і через яке проходить залізниця. У належному стані зберігається приміщення вокзалу. Історико-культурний потенціал Старобільська дозволяє йому стати місцем значної туристичної привабливості, наявність промислових потужностей та майданчиків для започаткування промислового виробництва – розвивати Старобільськ і як локальний промисловий центр.

Зоною зростання може стати «пояс урбанізації», представлений територіями Кременського і Попаснянського районів. У межах цієї зони може відбуватися формування промислових вузлів, які продовжують Лисичансько-Рубіжанську агломерацію. Завдяки їхньому впливу в разі поліпшення транспортного сполучення в області створюються умови для формування в Новоайдарі, Старобільську, Сватовому, Троїцькому, Білолуцьку, Марківці, Біловодську реіндустріалізованих на інноваційній основі промислових центрів – перспективних ядер місцевого господарського розвитку.

Зоною зростання може стати і Кременський район. Подальший розвиток району пов'язаний з можливістю використання його природно-ресурсного потенціалу, географічного розташування та *значної транспортної мережі*. У районі є численні родовища крейди, піску будівельного, глини тугоплавкої, суглинків, значні запаси прісної підземної води, розробка яких можлива при уточненні запасів. Попит на таку продукцію зростатиме у процесі здійснення розбудови транспортної, виробничої та соціальної інфраструктури північного сходу області, а також відбудови руйнувань у зоні розмежування. Передбачається збільшення зайнятих у *промисловості*, що пов'язано з подальшим розвитком харчової промисловості, машинобудування, виробництва неметалевих виробів, оброблення деревини тощо; *розвиток сільського господарства*, спеціалізація якого орієнтована на овочівництво, кормове виробництво з вирощуванням кукурудзи для потреб свинарства та птахівництва, молочно-м'ясне скотарство з допоміжною галуззю свинарством. Розвиток сільського господарства сприятиме створенню переробних цехів, тепличних господарств, плодоовочевих баз, холодильно-морозильних підприємств, складських приміщень тощо.

Із налагодженням транспортного сполучення створюються передумови для широкого впровадження технологій залучення до енергетичного балансу відновлюваних джерел енергії. Наразі загальний технічний енергетичний потенціал відновлюваної енергетики у

Луганській області складає 2,57 млн т у. п.¹² При цьому потенціал енергії біомаси (відходи рослинництва, тваринництва, деревини) складає у Луганській області 0,8-1,3 млн т, загальний річний технічний потенціал сонячної енергії - біля 270 тис т у.п. Потенціал застосування вітрогенераторів у Луганській області оцінюється у 747,5 тис. т у.п. на рік. Ці показники є відносно незначними порівняно з потужністю, наприклад, ЛуТЕС, проте вони можуть бути суттєвими для забезпечення локальних енергетичних потреб громад. Розширення використання всіх видів відновлюваної енергетики дозволяє суттєво збільшити зайнятість населення, про що свідчить аналіз Міжнародного агентства з відновлюваної енергетики (IRENA).¹³

Між тим, наявний потенціал малої енергетики та вітроенергетики у Луганській області фактично не використовується. За даними обліку інвестиційних проектів відновлюваної енергетики, у Луганській області їх реалізується лише декілька¹⁴.

Серед причин повільного залучення вітрової енергії до енергетичного балансу області – й утрудненість переміщення великих обсягів матеріалів та/чи великорозмірних елементів для встановлення обладнання вітроустановок (довжиною 25-55 метрів та вагою до 100 тонн).¹⁵

У частині використання сонячної енергетики, на підконтрольній території Луганської області, станом на 01.07.2019 року, відповідне обладнання встановили лише 23 приватних домогосподарства, що є найнижчим показником з усіх областей України. Потужність сонячних електростанцій (СЕС) у Луганській області сягає лише 0,4 МВт¹⁶ (для порівняння у Харківській – 290 домогосподарств загальною потужністю 5,9 МВт, у Дніпропетровській області відповідно – 1546 домогосподарств та 37,9 МВт встановленої потужності).

Враховуючи сільськогосподарський характер територій півночі Луганської області, отримання енергії з біомаси є одним з ефективних засобів організувати нові робочі місця, ефективно утилізувати відходи сільського господарства, лісогосподарств та деревообробних підприємств, отримати додатковий прибуток цим підприємствам, а також теплопостачальним комунальним підприємствам та бюджетним організаціям, зменшити техногенне навантаження на навколишнє середовище та покращити рівень життя населення в регіонах. За даними звіту «Виконання теоретичної оцінки ресурсного потенціалу біомаси на регіональному рівні на територіях Луганської та Донецької областей підконтрольних Уряду України», технічно досяжний енергетичний потенціал біомаси в Луганській області становить 492-663 тис. т у. п./рік (за даними 2014-2016 рр.) (первинні відходи рослинництва – 82,7 %, деревна біомаса – 12,6 %, відходи переробної промисловості – 4,7 %). Прогнозовані у 2017–2022 рр. мінімальні обсяги відходів рослинництва у Луганській області знаходилися у діапазоні від 331,0 до 341,1 тис. т у. п., максимальні – від 753,9 до 777,1 тис. т у. п.¹⁷ Разом із цим потужності з виробництва паливних брикетів із біомаси та використання біомаси в котельнях та ТЕС/ТЕЦ систем централізованого опалення стали

¹² Щодо перспектив використання альтернативних джерел енергії на Сході України. Аналітична записка. <http://old2.niss.gov.ua/articles/1174/>

¹³ Renewable Energy and Jobs. <https://www.irena.org/publications/2019/Jun/Renewable-Energy-and-Jobs-Annual-Review-2019>

¹⁴

https://uamap.org.ua/project/map?ProjectSearch%5Bfilters%5D=8%3A5%2C6%2C4%2C3%2C17%2C2%3B7%3A5%2C6%2C4%2C3%2C2&ProjectSearch%5Bregion_id%5D=&ProjectSearch%5Belectric_power_min%5D=&ProjectSearch%5Belectric_power_max%5D=&ProjectSearch%5Binvestment_min%5D=&ProjectSearch%5Binvestment_max%5D=

¹⁵ Порт «Ольвія» розвантажує обладнання для ВЕС Vindkraft . <https://ports.com.ua/uk/news/port-olviya-razgruzhaet-oborudovanie-dlya-ves-vindkraft>

¹⁶ Інформація щодо потужності та обсягів виробництва електроенергії об'єктами відновлюваної електроенергетики, яким встановлено «зелений» тариф (станом на 01.07.2019). http://saee.gov.ua/sites/default/files/RE_II_2019.pdf

¹⁷ Оцінки ресурсного потенціалу біомаси для виробництва біопалива на територіях Луганської та Донецької областей підконтрольних Уряду України. Звіт по Завданню 1 - Виконання теоретичної оцінки ресурсного потенціалу біомаси на регіональному рівні на територіях Луганської та Донецької областей підконтрольних Уряду України. Громадська організація «Агентство з відновлюваної енергетики» Проект USAID "МУНІЦИПАЛЬНА ЕНЕРГЕТИЧНА РЕФОРМА В УКРАЇНІ" (MEP), 2017.

розвиватись лише останнім часом¹⁸.

Додатково слід відзначити існування потенціалу спеціального вирощування «енергетичних культур» (енергетична верба та міскантус) на тимчасово вільних та непридатних для сільського господарського використання земель. Для оцінки потенціалу даного виду біомаси необхідно провести окремі спеціальні дослідження щодо наявних площ «чистих парів» та непридатних земель. Виходячи із оцінки потенціалу «енергетичних культур» для окремих районів Луганської області (Старобільського та Новоайдарського – біля 30 тис. т у. п на район),¹⁹ територія півночі Луганської області можна додатково залучити біля 300 тис. т у.п./рік біомаси «енергетичних культур».

З нашої точки зору, поліпшення можливостей постачання необхідного обладнання у віддалені райони області, відвідання фахівцями для проведення необхідних розрахунків, промоції, встановлення, налагодження та обслуговування обладнання суттєво збільшить використання біоенергетичних технологій у Луганській області. Це також сприятиме розвитку виробництва в регіоні відповідного обладнання (котли) та витратних матеріалів (брикети). Впровадження технологій виробництва енергії з біомаси сприятиме створенню нових робочих місць, необхідних для виробництва та обробки біомаси, виробництва і транспортування біопалив та обслуговування біоенергетичного обладнання²⁰. Розвиток залізничного сполучення створюватиме можливість розширення ринку продажів за межі Луганської області.

Слід, утім, зважати на те, що реалізація позитивного потенціалу відновлення залізничного сполучення в регіоні для диверсифікації регіональної економіки потребуватиме адекватного стратегування регіонального та місцевого розвитку. Між тим, аналіз стратегій розвитку громад та районів, розташованих у зоні впливу залізничної гілки «Кіндрашівська-Нова-Лантратівка», засвідчив відсутність належного опрацювання **проблем, які виникли внаслідок ізоляції цієї залізничної гілки, та відповідних шляхів їх вирішення серед операційних цілей та завдань цих стратегічних документів.** Так само у стратегіях не розглядаються перспективи розвитку разі побудови сполучної гілки між цієї лінією залізниці та лінією «Попасна-Куп'янськ». Таким чином, наразі у громадах відсутнє стратегічне бачення перспектив, які відкриває полегшення залізничного сполучення у цих районах як для бізнесу, так і для громадян.

2.3.6 Вирішення політико-гуманітарних проблем

Відновлення повноцінного залізничного сполучення в регіоні та пов'язане з цим поліпшення якості транспортного сполучення в цілому є важливим чинником загальної ревіталізації Луганської області, а насамперед – віддалених сільських території Південного Сходу області. Будівництво колії, яка з'єднає дві існуючих залізничних гілки по маршруту Сватове-Білокуракіне, приєднає п'ять аграрних районів області до загальноукраїнської мережі залізничних доріг, сформує новий центр регіонального тяжіння у м. Старобільськ. Створення транспортного хабу на базі наявної залізничної інфраструктури в м.Сватовому

¹⁸ <https://uabio.org/materials/maps>

¹⁹ Оцінки ресурсного потенціалу біомаси для виробництва біопалива на територіях Луганської та Донецької областей підконтрольних Уряду України. Звіт по Завданню 2 – Виконання технічної оцінки ресурсного потенціалу біомаси на районному рівні. Звіт з технічної оцінки ресурсного потенціалу біомаси у окремих районах Луганської області. Громадська організація «Агентство з відновлюваної енергетики» Проект USAID "МУНІЦИПАЛЬНА ЕНЕРГЕТИЧНА РЕФОРМА В УКРАЇНІ" (MER), 2017.

²⁰ За оцінками експертів, лише при обслуговуванні біоенергетичного обладнання, при впровадженні 1 МВт встановленої теплової потужності створюється 2 основних та 0,5 додаткових робочих місць, а при впровадженні 1Мвт електричної потужності відповідно 3 основних та 0,75 додаткових робочих місць.

Гайдай О.І «Оцінка життєвого циклу виробництва теплової енергії з твердого біопалива за показниками енергетичної ефективності та скорочення викидів парникових газів». Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата технічних наук зі спеціальності 05.14.08 – перетворювання відновлюваних видів енергії. ІТТФ НАН України. Київ, 2016.

«оживить» також цей ключовий районний центр, який наразі функціонує переважно за рахунок тимчасової дислокації військових підрозділів.

Відновлена залізнична гілка є важливою для формування соціально-економічної політики відбудови та ревіталізації прифронтових і звільнених територій. Зокрема, реалізація інфраструктурних проектів в Станиці Луганській, результатами яких користується значна маса громадян, які прибувають з непідконтрольної території, є важливою демонстрацією політики Уряду, спрямованої на гуманітарну реінтеграцію тимчасово окупованих територій. Використання залізничної гілки для постачання необхідних товарів та матеріалів до м. Щастя, ст. Луганської, інших населених пунктів, прилеглих до зони розмежування, суттєво спростить реалізацію відповідних проектів.

Відновлення залізничного сполучення є важливим з безпекової точки зору, насамперед - посилення оборонного потенціалу України на східному напрямку (у тому числі – вдосконалення системи захисту державного кордону в Луганській області). Залізничне сполучення забезпечить ЗСУ підвищення мобільності, дозволяючи оперативно перекидати важку техніку та військовослужбовців на ті напрямки, які потребуватимуть підсилення (у випадку активізації бойових дій на лінії розмежування, або ж за умов відкритого вторгнення російських сил).

Суттєво полегшується реагування у вигляді надзвичайних ситуацій. За даними Головного управління ДСНС в Луганській області, понад половину надзвичайних ситуацій у регіоні пов'язані зі сніговими завалами, переметами в зимовий період. Наявність залізничного сполучення сприятиме оперативному реагуванню на подібні загрози та компенсуватиме ризики тимчасового переривання автомобільного сполучення у зимовий період. Для населення регіону приміське залізничне сполучення спростить доступ до послуг першої необхідності (зокрема – медичних), особливо для сільської місцевості та за важких погодних умов. Залізниця також використовуватиметься фахівцями для реагування на термінові виклики та загрози, зокрема техногенного характеру, пов'язані із вразливістю ТЕЦ в місті Щастя. Це покращить захищеність та спростить експлуатацію цього ключового об'єкта критичної інфраструктури, який має стратегічне значення. Також полегшується обслуговування частини магістрального газопроводу «Союз», який проходить по території області, що наразі залишається без залізничного сполучення.

Розвиток транспортної інфраструктури на підконтрольних уряду територіях Луганської області має значення для реалізації державної політики стосовно тимчасово окупованих територій. Одним з її аспектів стає сприяння виїзду громадян України за межі непідконтрольної зони. Наявність безперервного залізничного маршруту, який з'єднає міста з найбільшою щільністю проживання луганських ВПО (Київ, Харків) з населеним пунктом на лінії розмежування, який знаходиться на відстані 20 км від Луганська (або наявність зручного поєднання маршрутів) стане важливим свідченням турботи Києва про місцевих мешканців та забезпечення їхніх прав.

У цьому контексті надзвичайно важливим є «витягування» молоді, яка, з одного боку, формує перспективний людський потенціал регіону, а з іншого – у випадку недостатньої уваги з боку Києва та в умовах затягування конфлікту може стати жертвою російського інформаційного поля. Регулярне залізничне сполучення Україна створює сприятливі умови для вступу абітурієнтів з тимчасово окупованих територій в українські освітні заклади за програмою «Донбас – Україна», у т.ч заклади, розташовані в регіоні (зокрема, у м. Старобільську). Паралельно молодь з тимчасово окупованих територій отримує можливості для інтеграції в український культурний простір через полегшення доступу до сфери розваг (концерти українських виконавців, які організуються на підконтрольних Уряду територіях). Створення таких можливостей вимагатиме відповідної побудови графіку пасажирських перевезень. Важливе іміджеве значення матиме якість надання транспортних послуг, що повинно істотно відрізнятись в позитивну сторону від подібних послуг на тимчасово окупованих територіях.

2.3.7 Можливі ризики

Водночас слід враховувати, що реалізація проекту містить і певні ризики.

За інформацією ДП «Укрзалізниця», економічний ефект від використання під'єднаної старобільської гілки очікується на межі рентабельності. Таким чином, використання власних коштів ДП «Укрзалізниця» для будівництва з'єднувальної гілки є неефективним, оптимальним є залучення міжнародної фінансової допомоги для реалізації проекту. Між тим, у разі недостатнього наповнення вантажних перевезень можлива «оптимізація» Укрзалізницею вантажопотоків цією гілкою, що може призвести до затримок у доставці вантажів (зокрема, при впровадженні нещоденного руху поїздів). Подолання цього ризика вбачається у стимулюванні розвитку економіки регіону, що генеруватиме збільшення потоків перевезень.

Попри нарощування обсягів пасажирських перевезень внаслідок будівництва з'єднувальної гілки, це не дозволить забезпечити їх прибутковість для ДП «Укрзалізниця», насамперед, у приміському сполученні. Це може перешкоджати впровадженню графіків перевезень, які повною мірою забезпечуватимуть потреби пасажирів. Для уникнення цього ризика доцільно розглянути можливість запровадження монетизації пільгових перевезень для уразливих груп населення адміністрацією Луганської області, впровадження дотованих перевезень, а також оптимізувати рухомий склад для досягнення належної економічності (зокрема, шляхом впровадження руху рейкобусів).

Заплановане будівництво неелектрифікованої гілки не дозволить отримати максимальний синергетичний ефект від з'єднання старобільської лінії. Перевезення електрифікованим залізничним транспортом, за наявності відповідного тягового рухомого складу та за виключенням витрат на електрифікацію та перепрофілювання локомотивних та моторвагонних депо, у 1,5-2 рази економічніше за тепловозну тягу. Повна електрифікація лінії Куп'янськ – Городній, або принаймні лінії Куп'янськ – Старобільськ з заміною тягового рухомого складу в останньому дозволить значно зменшити собівартість перевезень для ДП «Укрзалізниця» та послабити негативний ефект від збитковості пасажирських перевезень або необхідності підтримки у діючому стані станцій, які не генерують великі вантажопотоки, проте є важливими для забезпечення інклюзивності регіонального розвитку. Електрифікація дозволила б врахувати інтереси всіх учасників господарських відносин у регіоні та зробити їх реалізацію більш прибутковою, тому доречно розглянути можливість її проведення, принаймні як другу чергу реалізації проекту.

У разі з'єднання залізничної лінії Кіндрашівська-Нова – Лантратівка із залізничною мережею України та наступної переорієнтації вантажо- та пасажиропотоків з автомобільного транспорту на залізничний **відбуватиметься скорочення обсягів перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом**, що матиме наслідком відповідне скорочення зайнятості у цьому секторі та відповідних відрахувань до бюджетів всіх рівнів. З метою зменшення негативного впливу на показники роботи автомобільного транспорту в регіоні від вважаємо за доцільне розглянути можливість задіяння місцевого вантажного автомобільного транспорту у здійсненні перевезень будівельних матеріалів та робітників в інтересах будівництва з'єднувальної гілки. Крім того, внаслідок прогнозованого здешевлення будівельних матеріалів за рахунок їх перевезення залізничним транспортом передбачається збільшення обсягів будівництва у регіоні, що надалі позитивно впливатиме на попит на автовантажні перевезення. Стосовно міжміських пасажирських перевезень більша їх частка, за експертними оцінками, здійснюється «тіньовими» перевізниками, відтак їх скорочення не матиме відчутного впливу на наповнення бюджетів. Між тим, негативний ефект для доходів та зайнятості задіяних автоперевізників міг би бути компенсований збільшенням частки місцевих перевезень (від залізничних станцій). Очікуване поліпшення автодорожньої мережі сприятиме переорієнтації маршрутів на інші напрями. Проте в інтересах безпеки пасажирів та утримання місцевих доріг, сектор потребуватиме детінізації.

Повному розкриттю потенціалу вітчизняної залізничної мережі від з'єднання зі Старобільською гілкою може завадити перенасичення пропускну здатності на лінії

«Куп'янськ-Лисичанськ». Тому виявлення та усунення можливих вузьких місць та оптимізація використання наявної пропускної здатності має стати одним із пріоритетів регіональної філії «Донецька залізниця» у Луганській області.

Оптимальному використанню потенціалу від приєднання старобільської гілки також може завадити триваюча криза рухомого складу ДП «Укрзалізниця». В умовах хронічної нестачі вагонів та локомотивів остання прагнуче обслуговувати більш перспективні напрямки, здатні генерувати стабільно високі вантажо- та пасажиропотоки. Це створює ризик неінклюзивного використання під'єднаної гілки, що матиме наслідком фактичну відсутність доступних послуг залізничного транспорту на території реалізації проекту для малого та середнього бізнесу. Крім того, існує загроза нестачі наявних можливостей для здійснення пасажирських перевезень у необхідному обсязі. Для нейтралізації цієї загрози слід вивчити можливість залучення міжнародної допомоги для придбання необхідної кількості рухомого та тягового складу для пасажирських перевезень, якої буде достатньо для здійснення регулярних перевезень на лінії Кіндрашівська-Нова – Лантратівка, та його подальшої передачі на баланс ДП «Укрзалізниця».

У довгостроковому вимірі поліпшення транспортного сполучення може містити у собі **ризик прискорення впливу ресурсів** з територій північно-східної Луганщини, які зберігатимуть депресивність. Насамперед, може йтися про «вимивання» зайнятості з невеликих населених пунктів на користь міст, з якими поліпшиться транспортне сполучення. Для протидії такому ризику має бути впроваджено стратегування розвитку регіону яке передбачатиме цілеспрямоване посилення ревіталізаційного ефекту відновлення транспортного сполучення для регіону, інклюзивність економічного розвитку, диверсифікацію задіяння локальних потенціалів розвитку та посилення ролі у цьому процесі об'єднаних територіальних громад.

РОЗДІЛ 3. ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ

3.1 Основні висновки дослідження

Отже, зроблена експрес-оцінка економічних наслідків транспортної ізоляції північно-східної Луганщини дозволяє оцінити прямі сумарні втрати за 2014-2018 рр. лише аграрного сектору щонайменше у 7,6 млрд грн, або (з урахуванням курсових змін) 292 млн євро. У тому числі у 2018 р. прямі втрати аграріїв склали 1,9 млрд грн, або 56 млн євро. Втрата цих коштів аграрним сектором обмежує його можливості до розвитку та забезпечення доходів працюючих, значна частина коштів загалом втрачається як ресурс розвитку регіону, оскільки надходить зовнішнім постачальникам.

При цьому, згідно розробленого ескізного проекту з'єднання лінії «Кіндрашівська-Нова–Лантратівка» із залізничною мережею України, вартість побудови додаткової залізничної гілки за маршрутом «Рубіжне-Старобільськ» складає орієнтовно 2,5 млрд грн, або 71 млн євро. Отже, у вимірі соціально-економічної ефективності вартість побудови з'єднувальної залізничної гілки є нижчою за прямі втрати в регіоні аграрного та енергетичного секторів за один рік (56+43=99 млн євро).

Це доводить доцільність якнайшвидшої реалізації зазначеного проекту.

Разом із тим слід визнати, що основний позитивний ефект отримуватиметься суб'єктами, які не належать до транспортного сектору, а отже, він не компенсуватиме прямих витрат на будівництво гілки, яке має здійснюватися «Укрзалізницею». Відтак, для реалізації проекту має бути віднайдено спеціальні джерела його фінансування коштами державного бюджету, міжнародних донорів або на партнерських засадах. Будівництво коштами приватного бізнесу на основі публічно-приватного партнерства наразі видається малоімовірним через недостатню дохідність очікуваних залізничних перевезень. Значний системний соціально-економічний ефект від відновлення залізничного сполучення дає підстави розглядати цей проект як стратегічно важливий для держави та пропонувати відповідні урядові рішення щодо його реалізації.

Оптимальним, з соціально-економічної точки зору, видається включення з'єднувальної гілки у районі м. Старобільська. Це дозволить реалізувати концепцію створення у цьому місті локального центру розвитку.

Проведений SWOT-аналіз реалізації проекту (Додаток 3) демонструє очевидне переважання позитивних результатів та нових можливостей. Аналіз також дозволяє визначити напрями політик, які зміцнюватимуть ці позитиви, забезпечуватимуть врахування загроз та послаблення ризиків.

З метою належної підготовки та реалізації проекту доцільним є розробка/доопрацювання відповідних стратегічних документів центрального, регіонального та місцевого рівнів, синхронне здійснення системи комплементарних заходів на рівнях уряду, інших центральних органів влади, Укрзалізниці, Луганської ОДА-ВЦА, місцевих громад, які дозволили б підготувати економіку та управлінський сектор регіону до ефективного використання позитивного потенціалу реалізації проекту.

3.2 Рекомендації щодо подальшого впровадження результатів дослідження та оптимізації впливу приєднання залізничної гілки «Кіндрашівська-Нова–Лантратівка» до залізничної мережі України

Проведене дослідження засвідчило високу соціально-економічну ефективність реалізації проекту щодо приєднання залізничної гілки «Кіндрашівська-Нова – Лантратівка» до залізничної мережі України. Це дає підстави **рекомендувати Кабінету Міністрів України доручити Міністерству інфраструктури України спільно з ПАТ «Укрзалізниця» (у межах своїх компетенцій):**

- розробити проект побудови сполученої гілки залізниці між ділянками Попасна-Куп'янськ та Кіндрашівська-Нова – Лантратівка на одному з вибраних відрізків та відобразити відповідні завдання у Консолідованому фінансовому план АТ «Укрзалізниця» на 2020 рік;

- звернутися до міжнародних донорів з пропозицією щодо надання фінансової підтримки зазначеному проекту, зважаючи на його високу системну значущість;

- контролювати роботи щодо побудови сполучної гілки;

- доручити ПАТ «Укрзалізниця» прийняти на баланс побудовану ділянку та забезпечити її функціонування.

- доручити Державній службі статистики спільно з Луганською обласною ВЦА-ДА спрогнозувати майбутні вантажопотік та пасажиропотік між населеними пунктами, які належать до сфери тяжіння приєднаної залізничної гілки, з метою обрахунку потрібних кількості, складу та розкладу руху поїздів, розрахункової пропускної здатності відповідних ділянок залізниці.

Разом із цим економічний потенціал, отриманий завдяки покращенню стану залізничного сполучення у Луганській області внаслідок будівництва нової гілки, має слугувати цілям розбудови інклюзивної конкурентоспроможної економічної системи Донбасу, отримання синергії міжсекторальних зв'язків та формування зацікавленості широких кіл регіонального бізнесу та міжнародних інвесторів у підтримці процесів відновлення та модернізації в регіоні. У цьому контексті постає необхідність реалізації системи цілеспрямованих кроків органів влади та самоврядування на різних рівнях, що має включати наступні завдання:

Кабінету Міністрів України разом із Національною комісією, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг (НКРЕКП):

- опрацювати рішення щодо шляхів стабілізації роботи ЛуТЕС в опалювальні періоди на період до будівництва залізничної з'єднувальної колії;

- ініціювати укладення Меморандуму з ЛуТЕС щодо проведення модернізації та переведення трьох блоків станції на використання вугілля газової групи.

Кабінету Міністрів України, Міністерству розвитку економіки, торгівлі та сільськогосподарства України:

- розробити у рамках Державної цільової програми відновлення та розбудови миру в східних регіонах України цільову Стратегію відбудови економіки Донецької та Луганської областей, що забезпечить міжсекторальну та міжрегіональну взаємодію для стабілізації соціально-економічної ситуації, відновлення роботи підприємств базових галузей економіки Луганської області у нових економічних та політичних умовах;

- ініціювати створення Фонду консорціумного фінансування для інвестування проектів розбудови транспортної, енергетичної, комунальної, соціальної інфраструктури, логістики та реабілітації депресивних територій. Кошти Фонду мають формуватися за рахунок внесків міжнародних інституційних та приватних донорів; обов'язкової частки

фінансування з Держбюджету України; залучення коштів на відкритому ринку шляхом емісії власних цінних паперів; коштів, вилучених силовими структурами при припиненні кримінальних економічних операцій на території регіону;

- включити питання економічного розвитку та структурної трансформації старопромислових регіонів, зокрема, Луганської області, до завдань Програми діяльності Кабінету Міністрів України, що забезпечить комплексний підхід та підвищить якість координування державного управління у вирішенні проблем Донбасу;

- забезпечити розвиток промислової та інноваційної інфраструктури шляхом розроблення пропозицій з удосконалення законодавства у сфері розвитку індустріальних, науково-технологічних парків, промислових зон та технопарків, запровадження їх державної підтримки коштами державного та місцевих бюджетів та визначення процедур отримання такої допомоги;

- активізувати роботу з міжнародними донорськими організаціями (ЄБРР, USAID, Світовий Банк тощо) щодо розроблення та реалізації проектів технічної допомоги з метою гармонізації національної системи технічного регулювання та стандартів в агропромисловому виробництві до європейських та міжнародних норм (НАССР, ISO, EN, Кодекс Аліментаріус) з метою забезпечення експорту української сільськогосподарської та харчової продукції на ринки країн ЄС та інші світові продовольчі ринки;

- відновити діяльність Луганської філії Державної установи «Інститут охорони ґрунтів України» для здійснення моніторингу щодо якісного стану ґрунтів на землях сільськогосподарського призначення.

Міністерству розвитку громад та територій України:

- врахувати потребу системних змін економіки Донбасу у розроблюваній Державній стратегії регіонального розвитку до 2027 р., де має бути визначено стратегічне бачення шляхів структурної реабілітації та подолання кризи старопромисловості Луганської області, а також підготовки до реінтеграції тимчасово окупованих територій;

- ініціювати у Луганській області пілотні проекти смарт-спеціалізації, розробити механізми залучення до участі у цих проектах цільових фондів, приватних (у т. ч. іноземних) інвесторів. Джерелом фінансування проектів можуть стати цільові фонди, утворені відповідно до підписаного 28.10.2016 р. Меморандуму про взаєморозуміння щодо співпраці між Кабінетом Міністрів України, ООН та Світовим Банком у рамках реалізації Державної цільової програми відновлення та розбудови миру в східних регіонах України;

- розробити програму оновлення інфраструктури, яка забезпечує надання адміністративних, правових, фінансових, соціальних та інших послуг населенню в регіоні, з врахуванням потенційної зміни масштабів та спрямувань потоків користувачів (у тому числі – з ТОТ) внаслідок побудови сполучної залізничної гілки.

Міністерству розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства, Міністерству закордонних справ України, Луганській ОДА-ВЦА:

- організувати спільну роботу з профільними бізнес-асоціаціями (союзами, спілками та ТПП) щодо посилення поінформованості провідних світових корпорацій про науково-технологічні і виробничі можливості Луганської області, створення галузевих каталогів продукції, підтримки участі українських виробників у спеціалізованих виставках за кордоном, проведення власних спеціалізованих виставок у провідних країнах світу, організації «мобільних груп» для проведення презентацій продукції регіону в країнах – потенційних споживачах;

- активізувати роботу щодо залучення іноземних інвестицій у вигляді нових технологій та інноваційного менеджменту, зокрема, через локалізацію виробничих потужностей великих іноземних ТНК. Залучення іноземних технологій, капіталу та моделей управління бізнесом має відбуватися шляхом стимулювання створення спільних з іноземними інвесторами підприємств, забезпечення участі місцевих компаній у міжнародних

ланцюгах виробництва у якості субпідрядників, запозичення іноземного управлінського досвіду з метою адаптації продукції до вимог цільових зовнішніх ринків.

Міністерству розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства, Міністерству інфраструктури, Луганській ОДА-ВЦА:

- сприяти розробленню інвестиційних пропозицій у перспективних напрямках інвестування реального сектору економіки Луганської області, що матимуть найбільший стимулюючий ефект для соціально-економічного розвитку регіону. **У промисловості** це формування інноваційно орієнтованих регіональних кластерів навколо існуючих лідерів інноваційного розвитку – підприємств приладобудування, хімічної, фармацевтичної галузей Луганщини, з акцентом на розвитку екологічно безпечних, ресурсоефективних виробництв; **в аграрному секторі** – проекти з виробництва біоенергетичної сировини та диверсифікації енергозабезпечення у спосіб розвитку нетрадиційних джерел енергії; **на транспорті** – проекти з відновлення та модернізації дорожнього покриття автомобільних доріг, залізничних доріг та супутньої транспортно-логістичної інфраструктури;

- передбачати компенсацію втрати землевласникам і землекористувачам земельних ділянок, які підпадатимуть під землевідведення для потреб будівництва залізничної колії, у встановленому законодавстві України порядку;

- при будівництві залізничної колії за можливості передбачити будівництво надземних і підземних споруд, що дозволять зберегти традиційні шляхи міграції диких тварин та птахів.

Міністерству розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України спільно з Луганською обласною ВЦА-ДА:

- в обласній програмі розвитку інвестиційної діяльності передбачити заходи щодо рекламування інвестиційного потенціалу, використання таких інструментів стимулювання регіонального розвитку, як маркетинг і брендинг території;

- сприяти розвитку інноваційного виробництва та освоєння нішевих виробництв з метою виготовлення нових конкурентних товарів та послуг і відповідно активізації внутрішнього ринку, освоєння нових ринків продукції;

- ініціювати відкриття проектних офісів для розгляду інвестиційних проектів, проведення інформаційних заходів щодо можливостей регіональних виробників.

Міністерству інфраструктури України, АТ «Українська залізниця»:

- ініціювати підготовку меморандуму, який має закріпити наміри сторін щодо використання під'єднаної залізничної гілки, у т. ч. у розрізі гарантування повноцінного та регулярного вантажного та пасажирського сполучення з одного боку та обсягів вантажів та пасажирів – з іншого, долучивши до підписання всіх бенефіціарів будівництва з'єднувальної гілки (АТ «Українська залізниця», великі агрохолдинги та промислові підприємства, ЛУТЕС, представники місцевого бізнесу, Луганська ОДА-ВЦА, місцеві органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування тощо);

- розробити та впровадити план першочергових дій щодо стабілізації перевізного процесу «Укрзалізницею», зокрема в частині забезпечення достатньою кількістю тягового та рухомого складу постачальників сільськогосподарської продукції, дотримання строків доставки вантажів, виконання планів перевезень та ін.;

- провести консультації з громадськістю, відповідними місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування щодо відновлення роботи залізничних станцій у Луганській області, які були тимчасово закриті АТ «Укрзалізниця»;

- розрахувати можливості створення транспортного вузла (хабу) в м. Сватове для забезпечення потреб функціонування залізничної інфраструктури (об'єкти забезпечення – депо, ремонтні майстерні та ін.).

Кабінету Міністрів України, Міністерству інфраструктури України:

- розглянути можливості електрифікації залізничної гілки Куп'янськ-Городня або Куп'янськ-Старобільськ (Див. Додатки 3 та 4);
- розробити методику обліку та компенсації пільгових пасажирських перевезень для АТ «Українська залізниця», яка б враховувала пасажирів, які здійснюють поїздки за межі області;
- розробити перспективний план модернізації дорожньої мережі Луганської області у період після запуску залізничного сполучення;
- збільшити кількість мобільних пунктів ваго-габаритного контролю, а також автоматизованих стаціонарних пунктів контролю WIM (Weight in Motion) в Луганській області, насамперед, на автомобільних дорогах, якими здійснюються позанормативні перевезення (зернових вантажів), у т. ч. шляхом залучення міжнародної технічної допомоги;
- розглянути можливість будівництва бетонних доріг за основними напрямками перевезень позанормативних вантажів у Луганській області з метою збереження стану дорожнього покриття.

Кабінету Міністрів України, Міністерству інфраструктури України, АТ «Укрзалізниця», Луганській ОДА-ВЦА:

- розглянути можливості залучення коштів обласного та місцевих бюджетів для придбання відповідного навантаження залізничного рухомого складу (зокрема, рейкобуси, вантажні моториси тощо), необхідного для забезпечення регулярних пасажирських перевезень у повному обсязі на північному сході Луганської області.

Міністерству культури, молоді та спорту України спільно з Луганською обласною ВЦА-ДА: ініціювати розробку **регіональної програми розвитку туризму**, яка має включати:

- створення туристичного паспорту області, електронної туристичної карти з її розміщенням на сайтах обласної ВЦА-ДА та районних державних адміністрацій, створення умов для організації та проведення фестивалів та конкурсів;
- розробку (або оновлення, розширення) туристичних маршрутів; сприяння розвитку туристичних послуг у сільській місцевості; рекламування туристичних атракцій регіону;
- формування інформаційної бази туристичних послуг; сприяння формуванню зручної логістики для туристів;
- сприяння розвитку зеленого, активного, оздоровчого та краєзнавчого туризму;
- формування тематичних туристичних маршрутів, зокрема, присвяченого творчості І. Ільфа та Є. Петров) й їхньому твору «Дванадцять стільців»;
- сприяння залученню приватних підприємств та підприємців району до розвитку туристичної галузі, зокрема будівництва готельно-ресторанних комплексів з високим рівнем комфорту, баз відпочинку і т.д.
- упровадження соціально відповідального туризму під девізом: «Мандруючи – допомагай!», що започатковується Туристичною асоціацією Луганської області²¹;
- відбудову системи соціального туризму з метою забезпечення доступності туризму для малозабезпечених верств населення, дітей, молоді, осіб похилого віку та з обмеженими фізичними можливостями.

Міністерству у справах ветеранів, тимчасово окупованих територій та внутрішньо переміщених осіб України:

²¹ Асоціацією зроблено спроби допомогти територіям: на геологічній пам'ятці природи «Баранячі лоби», що на Новоайдарщині, було зроблено демонстраційний майданчик, велосипедну стоянку, встановлено лавки, інформаційний щит про територію; в заповідному урочищі «Дубовий Гай» в Кременній встановлено захисні бар'єри як спробу обмежити доступ автомобілів до заповідної території.

- розробити та внести на розгляд ВРУ зміни до законодавчих актів, які регулюють українську політику стосовно ТОТ (зокрема, Закону України «Про особливості державної політики із забезпечення державного суверенітету України на тимчасово окупованих територіях у Донецькій та Луганській областях», Закону України «Про створення необхідних умов для мирного врегулювання ситуації в окремих районах Донецької та Луганської областей»), визначаючи необхідність розвитку транспортної інфраструктури в контрольованих Урядом України районах Донецької та Луганської областей в якості важливої складової політики реінтеграції та деокупації;

- розробити та запропонувати внесення поправок до урядових документів, які регулюють політику України стосовно ТОТ («План заходів, спрямованих на реалізацію деяких засад державної внутрішньої політики щодо окремих районів Донецької та Луганської областей, де органи державної влади тимчасово не здійснюють свої повноваження», «Державна цільова програма відновлення та розбудови миру в східних Україні»), з метою безпосередньо встановити в цих документах необхідність побудови сполучної залізничної гілки в Луганській області в якості стратегічного завдання державної політики відновлення та пост-конфліктного розвитку;

- розробити інформаційно-агітаційну програму щодо інформування населення Луганщини (як підконтрольних уряду, так і тимчасово окупованих територій) щодо реалізації проекту з акцентом на презентацію дбайливого ставлення влади до інтересів місцевих жителів, піклування про їхній добробут та захищеність.

Луганській ОДА-ВЦА, місцевим органам виконавчої влади, органам місцевого самоврядування Луганської області:

- закласти до проекту стратегії розвитку Луганської області на період до 2027 року як ціль побудову сполученої гілки між ділянками Попасна – Куп'янськ та Кіндрашівська-Нова – Лантратівка за одним із обраних варіантів із відповідним комплексом заходів щодо реалізації позитивного впливу цього проекту;

- ініціювати розроблення пілотної міжтериторіальної стратегії ревіталізації північно-східних та центральних районів (громад) області «Луганська Слобожанщина» (розвиток Старобільська як регіонального центру, з урахуванням потенційних можливостей, які надає відновлення залізничного сполучення);

- здійснювати роботу щодо створення на території області індустріальних, науково-технологічних парків, промислових зон та технопарків із максимально спрощеними правилами та пільговими умовами для ведення бізнесу та залучення інвестицій;

- провести кластерні дослідження з метою визначення пріоритетних напрямів кластеризації в економіці Луганської області, ініціювати проведення конкурсного відбору найбільш перспективних проектів з розвитку кластерів та учасників кластерів у пріоритетних для регіону напрямках, що отримують фінансову та організаційну підтримку від органів влади на реалізацію цих проектів;

- провести комплексне обстеження промислових підприємств області з метою визначення їхніх фактичних та потенційних можливостей щодо міжнародної науково-технічної та виробничої кооперації, а також спільного з підприємствами країн ЄС випуску продукції;

- забезпечити поінформованість та надавати методичну допомогу щодо участі підприємств та науково-дослідних організацій Луганської області у проектах Рамкової програми ЄС з досліджень та інновацій «Горизонт 2020», шляхом регулярного проведення семінарів, роботи зі ЗМІ та галузевими асоціаціями підприємств;

- сприяти впровадженню принципів циркулярної економіки на основі вивчення досвіду країн ЄС у сфері енергозбереження, екологічно чистого виробництва, утилізації та вторинного використання відходів та реалізації спільних з країнами ЄС проектів, зокрема, в освоєнні відновлюваних (вітру, сонця) та альтернативних джерел енергії (виробництві пелет з соняшникового лушпиння та відходів харчової та деревообробної промисловості

тощо), розвитку виробництва органічної харчової продукції високого ступеня перероблення (плодоовочевої консервації, дитячого харчування, молочної продукції), а також з будівництва сміттепереробних підприємств;

- сприяти участі машинобудівних підприємств Луганської області (ТДВ «Попаснянський вагоноремонтний завод», ПрАТ «СНВО «Імпульс», ТДВ «Севєродонецький завод хімічного нестандартизованого обладнання», ТОВ НВП «Міктотерм») у тендерах при державних закупівлях обладнання для реалізації проектів технічного переоснащення, модернізації інфраструктури та удосконалення виробництва;

- провести інвентаризацію існуючих та недобудованих заготівельних пунктів, зерносховищ, інших об'єктів інфраструктури аграрного сектору економіки з метою визначення орієнтовного обсягу необхідного фінансування добудови таких об'єктів та розробити першочергові заходи щодо сприяння у добудові інвентаризованих об'єктів з найвищим ступенем готовності;

- сприяти розширенню інтеграційних і технологічних зв'язків між сільгосптоваровиробниками та підприємствами харчової промисловості для становлення комплексів, які об'єднують у єдиному технологічному ланцюгу виробництво зерна, комбікормів, вирощування худоби та переробку сировини у продукти харчування високого ступеня готовності;

- сприяти застосуванню комплексної механізації, автоматизації та комп'ютеризації виробничих процесів при вирощуванні й відгодівлі худоби та птиці, поліпшенню структури раціонів годівлі – у спосіб всебічного інформування сільгосптоваровиробників про сучасні досягнення науки і техніки, організації виставок, ярмарок та презентацій, спрямованих на оволодіння ними новими знаннями;

- надавати допомогу у створенні та функціонуванні сільськогосподарських обслуговуючих кооперативів та інших об'єднань (особливо в екологічно чистих районах області), сприяти розвитку кооперативних інструментів постачання паливо-мастильних матеріалів, збереження, переробки та збуту сільськогосподарської продукції;

- сприяти створенню нових та розвитку існуючих підприємств харчової та переробної промисловості на території області;

- сприяти формуванню та розвитку інфраструктури дорадництва з представництвами у сільських (селищних) радах;

- сприяти створенню умов для якісного тривалого зберігання, глибокої переробки сільськогосподарської продукції на території області та розширення ринків збуту;

- сприяти збереженню робочих місць у галузі автомобільного транспорту, який зазнаватиме скорочення обсягів перевезень внаслідок будівництва з'єднувальної залізничної гілки, шляхом залучення автоперевізників до здійснення вантажних та пасажирських перевезень в інтересах її будівництва, розширення географії маршрутів перевезень, розробити відповідні пасажирські маршрути;

- інформувати автоперевізників щодо можливостей здійснення вантажних та пасажирських перевезень в інтересах будівельного сектору, діяльність якого розширюватиметься внаслідок здешевлення доставки будівельних матеріалів;

- налагодити інформування середнього та малого місцевого бізнесу щодо можливостей у сфері кооперації, яка дозволить ефективно використовувати залізничні вантажні перевезення за рахунок спільної оренди вагонів і забезпечення рентабельного обсягу вантажів для перевезень;

- ініціювати конкурси на розміщення і діяльність закладів харчування та точок продажу товарів у будівлях станцій майбутньої сполучної гілки, рекламувати процес спорудження гілки та залучати до спорудження супутньої до залізниці інфраструктури;

- розробити та затвердити програму енергозбереження та розвитку відновлюваної енергетики Луганської області на період до 2025 року, де, окрім іншого, передбачити: розширення залучення біомаси до енергетичного балансу області, створення кластеру виробництва паливних брикетів з біомаси, використання тимчасово вільних та непридатних

для сільського господарського використання земель для вирощування енергетичних культур.

Кабінету Міністрів України, Міністерству інфраструктури України, АТ «Укрзалізниця», Луганській ОДА-ВЦА, місцевим органам виконавчої влади, органам місцевого самоврядування Луганської області:

- передбачити виділення в бюджетах органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування коштів, необхідних на викупу земельних ділянок, які перебувають у власності фізичних або юридичних осіб, для суспільних потреб чи з мотивів суспільної необхідності – будівництва залізничної колії.

Слід враховувати, що формат реалізації проекту під'єднання старобільської гілки до інтегрованої залізничної мережі України, у якому він сьогодні існує, фактично відновлюватиме status-quo, який існував в Луганській області до російської агресії, зі збереженням усіх негативних явищ, що не є оптимальним сценарієм для вирішення проблем регіону. Будівництво з'єднувальної гілки дозволить відновити малоефективне та низькорентабельне залізничне сполучення, яке здійснюватиметься застарілим рухомим складом та ефект від якого матиме характер обмеженої інклюзивності. Зберігатиметься проблема нестачі електроенергії в Луганській області через брак попиту для забезпечення економічно обґрунтованого режиму експлуатації двох енергоблоків на ЛуТЕС замість одного. Це негативно впливатиме на умови функціонування місцевого бізнесу та знижуватиме інвестиційну привабливість області. Таким чином, сучасні потреби економічного та соціального розвитку Луганської області будуть задоволені у обмеженому вигляді, що не відповідає її потенціалу.

Вирішення наведених вище проблем можливе за рахунок електрифікації дистанції «Куп'янськ-Городня», або, принаймні, «Куп'янськ-Старобільськ» (Додаток 3). Це дозволить суттєво підвищити попит на електроенергію, що, разом з існуючим в регіоні незадоволеним попитом, дозволить забезпечити рентабельне використання другого енергоблоку ЛуТЕС та позитивно впливатиме на рівень енергетичної безпеки. З іншого боку, використання другого енергоблоку потребуватиме додаткових обсягів вугілля, які, за умов повної завантаженості блоку, можуть сягати 2 млн т, що позитивно впливатиме на операційні показники АТ «Укрзалізниця», істотно збільшуючи обсяги вантажних залізничних перевезень. Рентабельність перевезення електрифікованою лінією перевищує перевезення дизельною тягою у півтора-два рази, отже електрифікація гілки сприятиме потужному підвищенню економічних показників АТ «Українська залізниця». Крім того, електрифікація сприятиме збільшенню пасажирських перевезень, що принаймні зменшуватиме їх збитковість, і це також позитивно впливатиме на прибутковість АТ «Українська залізниця».

Фінансування реалізації проекту електрифікації гілки Куп'янськ-Городня або Куп'янськ-Старобільськ можливе шляхом розширення кола донорів проекту будівництва з'єднувальної гілки за рахунок залучення основних бенефіціарів проекту ЛуТЕС, агрохолдингів «Агротон» та «Нібулон», а також збільшення обсягів доступного фінансування від міжнародних донорів.

Основні бенефіціари проекту можуть надати АТ «Укрзалізниця» кредит на здійснення електрифікації, який вона виплачуватиме за рахунок різниці у вартості між перевезеннями електрифікованою та дизельною тягою (Додаток 4). У результаті ЛуТЕС отримує суттєве збільшення ринку збуту електроенергії та можливість використання двох енергоблоків замість одного, що має бути достатнім стимулом для надання кредиту. З метою заохочення агрохолдингів, які не отримують таких очевидних стимулів від електрифікації, можливе обговорення більш вигідних умов надання кредиту. Протягом виплати кредиту АТ «Українська залізниця» отримує такий самий прибуток, який би вона отримувала у разі експлуатації неелектрифікованої лінії, проте після його виплати її рентабельність суттєво

підвищується. Крім того, вартість отриманої нею інфраструктури значно зростає. У результаті північно-східна частина Луганської області отримує суттєві синергетичні переваги, які перетворюють її на потужний центр регіонального розвитку та забезпечують можливості для економічного зростання.

ДОДАТКИ

SWOT-аналіз реалізації проекту з'єднання лінії «Кіндрашівська-Нова – Лантратівка» із залізничною мережею України

Strengths (сильні сторони)	Weaknesses (слабкі сторони)
<ul style="list-style-type: none"> • Зміцнення національної безпеки (транспортна сполученість регіону із рештою території України; уникнення політичного тиску внаслідок загрози блокування постачання товарів з боку Росії) • Військова доцільність – спрощення перекидання техніки та особового складу до лінії зіткнення та державного кордону з РФ • Ревіталізація північних аграрних районів області • Скорочення середньої відстані перевезення вантажів автомобільним транспортом на 55-75 км • Зниження темпів руйнації дорожнього покриття, зменшення витрат на ремонт автомобільних доріг та розблокування капремонту доріг • Збільшення обсягів виконання дорожньо-будівельних робіт та стимулювання розвитку будівельної галузі північно-східної частини Луганської області через здешевлення доставки будівельних матеріалів • Зменшення витрат сільськогосподарських та промислових підприємств на транспортування продукції та матеріально-технічних ресурсів • Стимулювання економічної активності в регіоні • Підвищення рівня забезпеченості населення північно-східної частини області промисловими та сільськогосподарськими товарами • Гарантованість завантаження завдяки існуванню базового споживача послуг залізниці (Луганська ТЕС) • Гарантованість завантаження пасажирськими перевезеннями через популярність маршруту пересування громадян (в тому числі – з ТОТ) між Станицею Луганською та 	<ul style="list-style-type: none"> • Сезонність завантаження залізниці (зростання постачання вугілля у осінньо-зимовий період) • Депопуляція регіону, що зменшує потребу в обсягах пасажирського перевезення з контрольованих урядом України територій • Традиційно низька мобільність населення регіону • Рівень пасажиропотоку, недостатній для окупності перевезень • Низька рентабельність проекту з'єднання старобільської ділянки для ДП «Укрзалізниця» • Завищення вартості перевезень внаслідок відсутності електрифікації на лінії Куп'янськ-Старобільськ-Городній • Воєнний конфлікт, який є чинником дестабілізації регіональної ситуації • Необхідність здійснення заходів щодо запобігання диверсій та охорони інфраструктури • Брак стимулів та ресурсів для забезпечення економічного пожвавлення внаслідок відновлення залізничного сполучення, що обмежує обсяги зростання перевезень

<p>Харковом/Києвом</p> <ul style="list-style-type: none"> • Відновлення регулярного пасажирського залізничного сполучення на території південно-східної частини Луганської області • дегінізація пасажирських перевезень Луганської області • Створення умов для модернізації Луганської ТЕС 	
<p>Opportunities (можливості)</p>	<p>Threats (загрози)</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Можливості інвестування у відбудову інфраструктури • Можливості для реалізації інвестиційних проектів в аграрному секторі (у т.ч. агрологістики, альтернативних видів сільськогосподарської діяльності та зеленого туризму тощо) • забезпечення безперебійного енергопостачання для промислових підприємств завдяки нарощуванню обсягів енергогенерації Луганської ТЕС • Формування нових виробництв у сфері відновлюваної енергетики (виробництво та продаж біомаси, виробництво обладнання для відновлюваних джерел енергії) • Поліпшення умов для функціонування малого бізнесу • Створення сприятливих умов для розбудови інноваційно-інвестиційної інфраструктури • Посилення обороноздатності держави на східних кордонах • Спрощення експлуатації об'єктів критичної інфраструктури та реагування на надзвичайні ситуації • Створення умов для міжрегіональної та міжтериторіальної співпраці • Формування нових маршрутів та видів пасажирських перевезень • Розвиток в'їзного туризму та можливості розробки нових туристичних маршрутів • Збільшення капіталізації ДП «Укрзалізниця», що сприятиме її здатності залучати кредити, у т. ч. у більших обсягах та на більш вигідних 	<ul style="list-style-type: none"> • Продовження та/чи загострення збройного конфлікту • Спрощення пересування агресора по українській території у разі військової ескалації та захоплення залізничної гілки • Руйнування транспортної інфраструктури регіону (диверсії на залізниці) • Руйнування енергетичної інфраструктури (електромереж, підстанцій, Луганської ТЕС) • Послаблення контролю над переміщеннями через відсутність додаткових перевірок на блокпостах у разі використання залізничного сполучення) • Незацікавленість інвесторів внаслідок високих ризиків воєнних дій • Скорочення чисельності населення через виїзд в інші регіони • Скорочення попиту на автомобільні перевезення вантажів та пасажирів та зниження зайнятості у цьому секторі • Прийняття рішення про закриття Луганської ТЕС, наприклад - через нерентабельність роботи на природному газі у перехідний період • Нездатність ДП «Укрзалізниця» здійснювати вантажні та пасажирські перевезення у необхідному обсязі внаслідок браку рухомого складу • Перевищення пропускну здатності на гілці «Куп'янськ-Лисичанськ» • Зміна природних ландшафтів у зоні побудови з'єднувальної залізничної гілки • Труднощі землевідведення ділянок для будівництва з'єднувальної гілки • Збільшення екологічного навантаження на земельні ділянки, розташовані вздовж майбутньої гілки залізниці • Конкуренція з сусідньої Донецькою

<p>умовах</p> <ul style="list-style-type: none">• Підвищення комфорту та спрощення сполучення місцевого населення з тимчасовим обласним центром (Сєверодонецьк) та ключовими містами України• Повернення в регіон осіб, які раніше виїхали в інші регіони та країни• «Витягування» продуктивних людських ресурсів з ТОТ та їхня переорієнтація на можливості, які надає Україна• Підвищення рівня підтримки Українського уряду населенням регіону	<p>областю в залученні інвестицій, ресурсів (у т.ч. людських), туристичних потоків тощо</p>
--	---

Методика розрахунку негативного економічного впливу від ізоляції залізничної лінії Кіндрашівська-Нова – Лантратівка

1. Розрахунок впливу на сільськогосподарські витрати

У структурі витрат на виробництво сільськогосподарської продукції виокремлено ті, що можуть бути пов'язані з ізоляцією залізничної лінії Кіндрашівська-Нова – Лантратівка, а отже й з відсутністю перевезення цих вантажів залізницею: витрати на насіння й посадковий матеріал; мінеральні добрива; пальне та мастильні матеріали (див. табл. 1. - тут для прикладу наводяться показники за 2014 рік для виробництва пшениці). Сукупно для сільськогосподарських підприємств вони становили **247 365,7 тис. грн.**

Державна служба статистики України надає ці показники (витрати на насіння й посадковий матеріал; мінеральні добрива; пальне і мастильні матеріали) як в цілому по Україні, так і по областях. Зокрема, сума загальноукраїнських витрат цих статей становила **8 538 168,5 тис. грн.**

Визначена сукупна частка цих витрат у Луганській обл. показала їх перевищення порівняно з загальноукраїнським значенням. Так, якщо для сільгоспідприємств Луганської обл. вона становила **44 %**, то для України – **41,8 %**.

Тобто частка витрат на насіння й посадковий матеріал; мінеральні добрива; пальне і мастильні матеріали для підприємств Луганської обл. була на **2,2 в.п.** вищою, ніж по Україні.

Далі розраховується орієнтовна сума витрат (насіння й посадковий матеріал; мінеральні добрива; пальне і мастильні матеріали), понесених сільгоспвиробниками Луганської обл., якби витрати були на рівні загальноукраїнського показника:

$$\mathbf{247\ 365,7 * 97,8 / 100 = 241\ 900,9\ тис.\ грн.}$$

Це дало змогу розрахувати орієнтовну суму витрат, понесених сільгоспвиробниками Луганської обл. внаслідок більшої їх вартості порівняно з загальноукраїнським показником:

$$\mathbf{247\ 365,7 - 241\ 900,9 = 5\ 464,8\ тис.\ грн.}$$

Аналогічно здійснені розрахунки за наступні роки і по іншим сільськогосподарським культурам (кукурудза і сояшник). Таким чином, за розрахунками, сукупні витрати на виробництво пшениці, кукурудзи та сояшнику (насіння й посадковий матеріал, мінеральні добрива, пальне і мастильні матеріали) у підприємствах Луганської обл. протягом 2014-2018 рр. збільшились на **4 428 948,8 тис. грн.**

У перерахунку:

2014-2018 рр. – 165 413 803,52 євро²²

2018 р. - 39 154 061,17 євро

Таблиця 1

Витрати на виробництво с/г культур						
	2013	2014	2015	2016	2017	2018
курс грн/євро	10,6116 3	15,7410 5	24,2008 3	28,2802	30,0128 5	32,1483 3
пшениця						
Витрати на виробництво пшениці, Луганська	698886, 9	562391, 7	882425, 7	1284274, 7	1 686 123,7	1 978 794,5

²² Розрахунок в євро здійснено за середньорічним курсом грн/євро НБУ (2013 р. – 10,61; 2014 р. – 15,74; 2015 р. – 24,20; 2016 р. – 28,28; 2017 р. – 30,01; 2018 р. – 32,15)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
обл., тис. грн						
у тому числі						
насіння й посадковий матеріал, тис. грн	78337,1	52892,4	72446,4	105652,2	138858,0	152361,3
мінеральні добрива, тис. грн	174969,5	108154,4	190025,6	284215,8	378406,0	463342,3
пальне і мастильні матеріали, тис. грн	88850,9	86318,9	129062,5	157838,5	186614,5	250243,8
Сума витрат (насіння й посадковий матеріал+мінеральні добрива+пальне і мастильні матеріали), тис. грн	342157,5	247365,7	391534,5	547706,5	703878,5	865947,4
Частка витрат (насіння й посадковий матеріал+мінеральні добрива+пальне і мастильні матеріали) у загальних витратах, %	49,0	44,0	44,4	42,6	41,7	43,8
Витрати на виробництво пшениці, Україна, тис. грн	17789897,7	20438273,2	33158708,0	40449163,95	47739619,9	56064890,9
у тому числі						
насіння й посадковий матеріал, тис. грн	1842380,7	1880211,5	2550432,6	3004284	3458135,4	4225281,4
мінеральні добрива, тис. грн	3677233,7	3756595,8	7695803,5	9468731,55	11241659,6	13264249,6
пальне і мастильні матеріали, тис. грн	2263024,7	2901361,2	4103918,2	4362569,9	4621221,6	6024405,2
Сума витрат (насіння й посадковий матеріал+мінеральні добрива+пальне і мастильні матеріали), тис. грн	7782639,1	8538168,5	14350154,3	16835585,5	19321016,6	23513936,2
Частка витрат (насіння й посадковий матеріал+мінеральні добрива+пальне і мастильні матеріали) у загальних витратах, %	43,7	41,8	43,3	41,6	40,5	41,9
Частка витрат на виробництво пшениці (насіння й посадковий матеріал+мінеральні добрива+пальне і мастильні матеріали),	5,2	2,2	1,1	1,0	1,3	1,8

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Україна - Частка витрати на виробництво пшениці (насіння й посадковий матеріал+мінеральні добрива+пальне і мастильні матеріали), Луганська обл., різниця, відсоткових пунктів						
100 % – (Частка витрат на виробництво пшениці (насіння й посадковий матеріал+мінеральні добрива+пальне і мастильні матеріали), Україна – Частка витрати на виробництво пшениці (насіння й посадковий матеріал+мінеральні добрива+пальне і мастильні матеріали), Луганська обл.)	94,8	97,8	98,9	99,0	98,7	98,2
Орієнтовна сума витрат підприємств Луганської обл. (насіння й посадковий матеріал+мінеральні добрива+пальне і мастильні матеріали), якщо б витрати становили середньоукраїнський показник, тис. грн	324 331,2	241 900,9	387 254,8	542 089,5	694 913,2	850 180,3
Орієнтовна сума втрат (насіння й посадковий матеріал+мінеральні добрива+пальне і мастильні матеріали), понесених Луганськими виробниками внаслідок більшої їх вартості порівняно з середньоукраїнським показником, тис. грн	17 826,3	5 464,8	4 279,7	5 617,0	8 965,3	15 767,1
Орієнтовна сума втрат (насіння й посадковий матеріал+мінеральні добрива+пальне і мастильні матеріали), понесених Луганськими виробниками внаслідок						40 094,0

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
більшої їх вартості порівняно з середньоукраїнським показником, тис. грн, 2014-2018 рр.						
Кукурудза						
Витрати на виробництво кукурудзи Луганська обл., тис. грн	237 049,4	227 584,3	230 000,7	282 952,4	335 904,0	338 426,0
у тому числі						
насіння й посадковий матеріал, тис. грн	41 471,0	37 666,7	33 632,9	42 220,0	50 807,1	44 642,3
мінеральні добрива, тис. грн	33 723,3	25 098,4	36 939,3	46 826,9	56 714,5	53 753,4
пальне і мастильні матеріали, тис. грн	31 868,2	34 046,1	33 186,0	39 278,1	45 370,1	52 845,3
Сума витрат (насіння й посадковий матеріал+мінеральні добрива+пальне і мастильні матеріали), тис. грн	107 062,5	96 811,2	103 758,2	128 325,0	152 891,7	151 241,0
Частка витрат (насіння й посадковий матеріал+мінеральні добрива+пальне і мастильні матеріали) у загальних витратах, %	49,7	46,8	49,6	49,9	50,1	49,2
Витрати на виробництво кукурудзи, Україна, тис. грн	22 571 696,5	25 788 092,2	29 872 005,5	3946063 2,9	49 049 260,3	65 942 384,0
у тому числі						
насіння й посадковий матеріал, тис. грн	3 922 707,6	4 434 125,9	5 421 186,5	6345356 ,25	7 269 526,0	9 024 608,2
мінеральні добрива, тис. грн	3 810 297,0	3 466 310,1	5 660 290,4	6913242 ,75	8 166 195,1	9 972 528,7
пальне і мастильні матеріали, тис. грн	2 293 409,2	2 798 445,7	2 900 172,7	3584091 ,3	4 268 009,9	6 135 321,6
Сума витрат (насіння й посадковий матеріал+мінеральні добрива+пальне і мастильні матеріали), тис. грн	10 026 413,8	10 698 881,7	13 981 649,6	16 842 690,3	19 703 731,0	25 132 458,5
Частка витрат (насіння й посадковий матеріал+мінеральні добрива+пальне і мастильні матеріали)	44,4	41,5	46,8	42,7	40,2	38,1

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
у загальних витратах, %						
Частка витрат на виробництво кукурудзи (насіння й посадковий матеріал+мінеральні добрива+пальне і мастильні матеріали), Україна - Частка витрати на виробництво кукурудзи (насіння й посадковий матеріал+мінеральні добрива+пальне і мастильні матеріали) Луганська обл., різниця, відсоткових пунктів	- 5,3	- 5,3	- 2,8	- 7,2	- 9,9	- 11,0
100 % - (Частка витрат на виробництво кукурудзи (насіння й посадковий матеріал+мінеральні добрива+пальне і мастильні матеріали), Україна - Частка витрати на виробництво кукурудзи (насіння й посадковий матеріал+мінеральні добрива+пальне і мастильні матеріали), Луганська обл.)	94,7	94,7	97,2	92,8	90,1	89,0
Орієнтовна сума втрат (насіння й посадковий матеріал+мінеральні добрива+пальне і мастильні матеріали), понесених Луганськими виробниками внаслідок більшої їх вартості порівняно з середньоукраїнським показником, тис. грн	101 430,1	91 675,6	100 834,1	119 079,0	137 760,3	134 535,3
Орієнтовна сума втрат (насіння й посадковий матеріал+мінеральні добрива+пальне і мастильні матеріали), понесених Луганськими виробниками внаслідок більшої їх вартості						583 884,3

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
порівняно з середньоукраїнським показником, тис. грн, 2014-2018 рр.						
Соняшник						
Витрати на виробництво насіння соняшнику , Луганська обл., тис. грн	955 239,4	794 933,2	1 307 343,7	1 841 877,7	2 376 411,6	2 632 027,0
у тому числі						
насіння й посадковий матеріал, тис. грн	153 982,3	137 985,8	230 544,7	328 330,1	426 115,5	441 781,3
мінеральні добрива, тис. грн	122 578,0	81 248,5	163 551,1	219 991,2	276 431,3	328 151,1
пальне і мастильні матеріали, тис. грн	138 307,4	123 354,0	195 590,2	246 922,0	298 253,7	365 885,8
Сума витрат (насіння й посадковий матеріал+мінеральні добрива+пальне і мастильні матеріали), тис. грн	414 867,7	342 588,3	589 686,0	795 243,3	1 000 800,5	1 135 818,2
Частка витрат (насіння й посадковий матеріал+мінеральні добрива+пальне і мастильні матеріали) у загальних витратах, %	43,4	43,1	45,1	43,2	42,1	43,2
Витрати на виробництво насіння соняшнику , Україна, тис. грн	15 830 377,4	18 617 511,0	29 983 617,1	4013986 0,45	50 296 103,8	58 105 238,4
у тому числі						
насіння й посадковий матеріал, тис. грн	2 297 740,2	2 903 228,0	4 536 219,7	5821043 ,25	7 105 866,8	7 680 146,3
мінеральні добрива, тис. грн	2 160 730,8	2 330 889,9	4 765 950,8	6417474 ,8	8 068 998,8	9 064 624,2
пальне і мастильні матеріали, тис. грн	2 153 490,3	2 768 385,1	3 855 444,0	4578909 ,25	5 302 374,5	6 928 983,3
Сума витрат (насіння й посадковий матеріал+мінеральні добрива+пальне і мастильні матеріали), тис. грн	6 611 961,3	8 002 503,0	13 157 614,5	16 817 427,3	20 477 240,1	23 673 753,8
Частка витрат (насіння й посадковий матеріал+мінеральні добрива+пальне і	41,8	43,0	43,9	41,9	40,7	40,7

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
мастильні матеріали) у загальних витратах,%						
Частка витрат на виробництво соняшнику (насіння й посадковий матеріал+мінеральні добрива+пальне і мастильні матеріали), Україна - Частка витрати на виробництво соняшнику (насіння й посадковий матеріал+мінеральні добрива+пальне і мастильні матеріали) Луганська обл., різниця, відсоткових пунктів	- 1,7	- 0,1	- 1,2	- 1,3	- 1,4	- 2,4
100 % - (Частка витрат на виробництво соняшнику (насіння й посадковий матеріал+мінеральні добрива+пальне і мастильні матеріали), Україна - Частка витрати на виробництво соняшнику (насіння й посадковий матеріал+мінеральні добрива+пальне і мастильні матеріали), Луганська обл.)	98,3	99,9	98,8	98,7	98,6	97,6
Орієнтовна сума втрат (насіння й посадковий матеріал+мінеральні добрива+пальне і мастильні матеріали), понесених Луганськими виробниками внаслідок більшої їх вартості порівняно з середньоукраїнським показником, тис. грн	407967, 6	342202, 0	582474, 3	785075, 2	986783, 6	1108435 ,3
Орієнтовна сума втрат (насіння й посадковий матеріал+мінеральні добрива+пальне і мастильні матеріали), понесених Луганськими виробниками внаслідок більшої їх вартості						3804970 ,4

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
порівняно з середньоукраїнським показником, тис. грн, 2014-2018 рр.						
Орієнтовна сума втрат (насіння й посадковий матеріал+мінеральні добрива+пальне і мастильні матеріали) на виробництво пшениці, кукурудзи, соняшнику, понесених Луганськими виробниками внаслідок більшої їх вартості порівняно з середньоукраїнським показником, тис. грн		439 342,42	687 588,14	909 771,25	1 133 509,25	1 258 737,68
Орієнтовна сума втрат (насіння й посадковий матеріал+мінеральні добрива+пальне і мастильні матеріали) на виробництво пшениці, кукурудзи, соняшнику, понесених Луганськими виробниками внаслідок більшої їх вартості порівняно з середньоукраїнським показником, грн		439 342 421,02	687 588 144,59	909 771 252,15	1 133 509 253,31	1 258 737 679,39
Орієнтовна сума втрат (насіння й посадковий матеріал+мінеральні добрива+пальне і мастильні матеріали) на виробництво пшениці, кукурудзи, соняшнику, понесених Луганськими виробниками внаслідок більшої їх вартості порівняно з середньоукраїнським показником, тис. грн, 2014-2018 рр.						4 428 948,8

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Орієнтовна сума витрат (насіння й посадковий матеріал+мінеральні добрива+пальне і мастильні матеріали) на виробництво пшениці, кукурудзи, соняшнику, понесених Луганськими виробниками внаслідок більшої їх вартості порівняно з середньоукраїнським показником, євро		27 910 617,21	28 411 758,79	32 169 901,63	37 767 464,71	39 154 061,17
Орієнтовна сума витрат (насіння й посадковий матеріал+мінеральні добрива+пальне і мастильні матеріали) на виробництво пшениці, кукурудзи, соняшнику, понесених Луганськими виробниками внаслідок більшої їх вартості порівняно з середньоукраїнським показником, євро, 2014-2018 рр.						165 413803, 52

2. Розрахунок впливу на витрати пального для виробництва зернових та олійних культур

Оскільки витрати на пальне і мастильні матеріали є складовою витрат на виробництво сільськогосподарської продукції, методика їх розрахунку є аналогічною (див. табл. 2. - тут для прикладу наводяться показники за 2014 рік для виробництва пшениці). Сукупно для сільськогосподарських підприємств вони становили **86 318,9 тис. грн.**

Державна служба статистики України надає цей показник (витрати на пальне і мастильні матеріали) як в цілому по Україні, так і по областях. Зокрема, по Україні ці витрати становили **2 901 361,2 тис. грн.**

Визначена сукупна частка цих витрат в Луганській обл. показала їх перевищення порівняно з відповідною сукупною часткою загальноукраїнських витрат. Так, якщо для підприємств Луганської обл. вона становила **15,3 %**, то для України – **14,2 %**.

Тобто частка витрат на насіння й посадковий матеріал; мінеральні добрива; пальне і мастильні матеріали для підприємств Луганської обл. була на **1,1 в.п.** вищою, ніж в цілому по Україні.

Далі розрахована орієнтовна сума витрат (насіння й посадковий матеріал; мінеральні добрива; пальне і мастильні матеріали), понесених виробниками Луганської обл., якби витрати були на рівні загальноукраїнського показника, грн:

$$\underline{\underline{86\ 318,9 * 98,9 / 100 = 85\ 323,8\ тис.\ грн.}}$$

Це дало змогу розрахувати орієнтовну суму витрат, понесених Луганськими

виробниками внаслідок більшої їх вартості порівняно з загальноукраїнським показником, грн:

86 318,9 – 85 323,8 = 995,1 тис. грн.

Аналогічно були здійснені розрахунки за наступні роки і по іншим сільськогосподарським культурам (кукурудза і соняшник). Таким чином, за розрахунками, сукупні витрати на пальне і мастильні матеріали для виробництва пшениці, кукурудзи та соняшнику у підприємствах Луганської області протягом 2014-2018 рр. збільшилися на **1 412 213,1 тис. грн.**

У перерахунку:

2014-2018 рр. – 53 214 519,1 євро

2018 р. – 12 818 590,1 євро

Таблиця 2

Витрати на пальне і мастильні матеріали

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
пшениця						
Орієнтовна сума втрат на пальне і мастильні матеріали, понесених Луганськими виробниками на виробництво пшениці внаслідок більшої їх вартості порівняно з середньоукраїнським показником, <i>тис. грн</i>	6,8	995,1	2 903,0	2 375,1	2 589,5	4 756,8
Орієнтовна сума втрат на пальне і мастильні матеріали , понесених Луганськими виробниками на виробництво пшениці внаслідок більшої їх вартості порівняно з середньоукраїнським показником, <i>тис. грн</i> , 2014-2018 рр.						13 619,5
кукурудза						
Орієнтовна сума втрат на пальне і мастильні матеріали, понесених Луганськими виробниками на виробництво кукурудзи внаслідок більшої їх вартості порівняно з середньоукраїнським показником, <i>тис. грн</i>	30 393,5	32 138,1	31 140,8	36 847,9	42 577,1	48 685,1

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Орієнтовна сума втрат на пальне і мастильні матеріали, понесених Луганськими виробниками на виробництво кукурудзи внаслідок більшої їх вартості порівняно з середньоукраїнським показником, <i>тис. грн, 2014-2018</i> рр.						191 389,0
соняшник						
Орієнтовна сума втрат на пальне і мастильні матеріали, понесених Луганськими виробниками на виробництво соняшнику внаслідок більшої їх вартості порівняно з середньоукраїнським показником, <i>тис. грн</i>	137096,8	122555,0	191478,1	241987,0	292263,9	358654,4
Орієнтовна сума втрат на пальне і мастильні матеріали, понесених Луганськими виробниками на виробництво соняшнику внаслідок більшої їх вартості порівняно з середньоукраїнським показником, <i>тис. грн, 2014-2018</i> рр.						1206938, 4
Орієнтовна сума втрат на пальне і мастильні матеріали на виробництво пшениці, кукурудзи, соняшнику , понесених Луганськими виробниками внаслідок більшої їх вартості порівняно з середньоукраїнським показником, <i>тис. грн</i>		155 688,2	225 521,9	281 210,0	337 430,5	412 096,3
Орієнтовна сума втрат на пальне і мастильні матеріали на виробництво пшениці, кукурудзи, соняшнику ,						1 411 946,9

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
понесених Луганськими виробниками внаслідок більшої їх вартості порівняно з середньоукраїнським показником, <i>тис. грн, 2014-2018 рр.</i>						
Орієнтовна сума втрат на пальне і мастильні матеріали на виробництво пшениці, кукурудзи, соняшнику, понесених Луганськими виробниками внаслідок більшої їх вартості порівняно з середньоукраїнським показником, <i>тис. євро</i>		9 890 586,7	9 318 768,1	9 943 706,3	11 242 867,9	12 818 590,1
Орієнтовна сума втрат на пальне і мастильні матеріали на виробництво пшениці, кукурудзи, соняшнику, понесених Луганськими виробниками внаслідок більшої їх вартості порівняно з середньоукраїнським показником, <i>2014-2018 рр., тис. євро</i>						53 214,5

3. Розрахунок впливу на транспортні витрати

За даними, наданими Луганською обласною державною адміністрацією (ЛОДА), вартість автоперевезення 1 тонни зерна на 100 км становить 250 грн, а залізничним транспортом – 130 грн.

Зроблено припущення, що ці дані за 2018 рік. Обсяги перевезення сільськогосподарських культур було надано ЛОДА (табл. 3). Перевезення с/г вантажів (зернові та зернобобові й соняшник) у 2018 р. здійснювалися виключно автомобільним транспортом, тому їх загальний обсяг становив:

$$(610 + 697,4) * 1000 = 1307400 \text{ тонн}$$

За даними, наданими ЛОДА, середня відстань, на яку здійснюються автомобільні перевезення вантажів, переважно зернових та олійних культур, – основного виду вантажів у цій місцевості – збільшилася на 55-75 км. Відтак, додаткові витрати агровиробників у 2018 р. склали $(250*0,55=137,5)-(250*0,75)=187,5$ грн на 1 т вантажу. Враховуючи усереднений показник подорожчання 162,5 грн/1 т вантажу, загалом додаткові транспортні витрати в секторі можуть бути розраховані як $1307400*162,5=212\,452\,500$ грн.

Таблиця 3

Розрахунок впливу на транспортні витрати

рік	Обсяги перевезення сільськогосподарських культур Луганської обл., всього, тис. тонн в т. ч.		Обсяги перевезення зернових і зернобобових культур та сояшнику Луганської обл., всього, тонн	Вартість перевезення 1 тонни зерна на 100 км		Обсяги та структура перевезення зернових, зернобобових та сояшнику Луганської обл. за умов збереження перевезень залізничним шляхом, тонн		Вартість перевезення зернових, зернобобових та сояшнику Луганської обл. за умов збереження перевезень залізничним шляхом, грн		Загальна вартість перевезення зернових, зернобобових та сояшнику Луганської обл. за умов збереження перевезень залізничним шляхом, грн	Загальна вартість перевезення автотранспортом зернових, зернобобових та сояшнику Луганської обл. (за відсутності перевезень залізничним шляхом), грн	Різниця (втрата) вартості перевезення зернових, зернобобових та сояшнику автотранспортом та залізничним шляхом Луганської обл., грн
	зернові та зернобобові, тис. тонн	сояшник, тис. тонн		автоперевезення	залізничним шляхом	автоперевезення (27,2 %)	залізничним шляхом (72,8 %)	автоперевезення (27,2 %)	залізничним шляхом (72,5 %)			
2013	215,2	569	784200			196050	588150					
2014	380	266,9	646900			161725	485175					
2015	410	432,5	842500			210625	631875					
2016	505	566,3	1071300			267825	803475					
2017	580	511,7	1091700			272925	818775					
2018	610	697,4	1307400	250	100	326850	980550	88903200	95178720	184 081 920	326 850 000	142 768 080
Втрата на вартості перевезення зернових, зернобобових та сояшнику автотранспортом внаслідок відсутності залізничного перевезення Луганської обл., 1 тонни/ 100 км, грн												100,9
Втрата на вартості перевезення зернових, зернобобових та сояшнику автотранспортом та залізничним шляхом Луганської обл., грн, 2014-2018 рр.												
Втрати, понесені сільгоспвиробниками Луганської обл. на перевезення с/г продукції, 2018 р., грн												142 768 080
Втрати, понесені сільгоспвиробниками Луганської обл. на перевезення с/г продукції, 2018 р., євро (курс 32,14833 грн/євро)												4 440 917,46

4. Розрахунок впливу на ціну, отриману виробниками за зернові та олійні культури.

Для прикладу здійснено розрахунок втрат на ціні реалізації зернових та зернобобових культур у 2014 р. (табл. 4, 5).

За даними Держстату України середня ціна реалізації зернових та зернобобових культур у 2014 р. у Луганській обл. становила **1592,8 грн/тонн**, тоді як в цілому по Україні – **1801,4 грн/тонн**. Таким чином, різниця середньої ціни реалізації зернових та зернобобових культур між загальноукраїнським показником і показником Луганської обл. становила:

$$\mathbf{1801,4 - 1592,8 = 208,6 \text{ грн/тонн}}$$

Валовий збір зернових та зернобобових культур у Луганській обл. у 2014 р. становив **1226,3 тис. тонн**. Таким чином втрати на ціні становили:

$$\mathbf{1226,3 * 1000 * 208,6 = 255806180,0 \text{ грн.}}$$

Аналогічно здійснено розрахунки втрат на середній ціні реалізації за наступні роки по зерновим і зернобобовим культурам та насінню олійних культур. Таким чином, за розрахунками, сукупні втрати на середній ціні реалізації по зерновим і зернобобовим культурам та насінню олійних культур у підприємствах Луганської обл. протягом 2014-2018 рр. становили **3 185 559 260,0 грн.**

У перерахунку:

2014-2018 рр. – 126 766 804,59 євро

2018 р. – 16 983 271,91 євро

Розрахунок впливу на ціну, отриману виробниками за зернові та олійні культури, грн

	Середня ціна реалізації				Різниця ціни реалізації продукції між середньоукраїнським показником і показником Луганської обл.		Валовий збір сільськогосподарських культур, Луганська обл., тис. тонн		Втрати на ціні реалізації, грн	
	Україна		Луганська обл.							
	Культур и зернові та зернобобові (грн / тонн)	Насіння культур олійних (грн / тонн)	Культури зернові та зернобобові (грн / тонн)	Насіння культур олійних (грн / тонн)	Культури зернові та зернобобові (грн / тонн)	Насіння культур олійних (грн / тонн)	Культури зернові та зернобобові	Насіння культур олійних	Культури зернові та зернобобові	Насіння культур олійних
2013	1299,8	3087,5	1309,6	3107,9	-9,8	-20,4	1292,9	639,5	-12670420,0	-13045800
2014	1801,4	4062,8	1592,8	3612,8	208,6	450,0	1226,3	525,7	255806180,0	236565000
2015	2912,1	7531,5	2432,7	7181,6	479,4	349,9	992,8	484,8	475948320,0	169631520
2016	3414,0	8656,1	3000,1	8130,6	413,9	525,5	1274,2	670,1	527391380,0	352137550
2017	3771,6	9132,0	3551	8530,4	220,6	601,6	1276,2	566,1	281529720,0	340565760
2018	4315,0	9318,3	4302,4	8581,2	12,6	737,1	1159,4	720,9	14608440,0	531375390
Втрати на ціні реалізації 2014-2018 рр. по культурах, грн									1555284040,0	1630275220
Загальні втрати на ціні реалізації зернових та зернобобових й насінні олійних культур у 2018 р., грн									545 983 830,00	
Загальні втрати на ціні реалізації зернових та зернобобових й насінні олійних культур у 2014-2018 рр., грн									3 185 559 260,0	

Розрахунок впливу на ціну, отриману виробниками за зернові та олійні культури, євро

	Втрати на ціні реалізації, культури зернові та зернобобові й насіння культур олійних, грн	Середньорічний курс грн/євро	втрати на ціні реалізації, євро	
			Культури зернові та зернобобові	Насіння культур олійних
2013		10,61163		
2014	492371180,0	15,74105	16250896,86	15028540,03
2015	645579840,0	24,20083	19666611,43	7009326,54
2016	879528930,0	28,2802	18648785,37	12451734,78
2017	622095480,0	30,01285	9380306,102	11347331,56
2018	545983830,00	32,14833	454407,4296	16528864,49
Втрати на ціні реалізації 2014-2018 рр. по культурах, євро			64401007,19	62365797,39
Загальні втрати на ціні реалізації зернових та зернобобових й насінні олійних культур у 2018 р., євро				16 983 271,91
Загальні втрати на ціні реалізації зернових та зернобобових й насінні олійних культур у 2014-2018 рр., євро				126 766 804,59

5. Розрахунок впливу на якість автомобільних доріг та витрат на їх відновлення через транспортування зернових та олійних культур автомобільним транспортом, замість залізничного транспорту.

Для розрахунку середньої вартості ремонту 1 кілометру автомобільної дороги у Луганській області було відібрано три ділянки дороги Р-07 (Н-26) Чугуїв-Мілове (через Старобільськ), на яких у 2018 р. було виконано поточний середній ремонт (далі ПСР) - 110,735-113,800, 117,000-120,000 та 135,000-136,020 км (див. табл. 6.).

Таблиця 6

Інформація служби автомобільних доріг у Луганської області щодо ремонту автомобільних доріг, які зазнають руйнації внаслідок ізоляції старобільської залізничної гілки

Дорога	Вид ремонту	Час виконання робіт	Відремонтовано, км	Фінансування з державного бюджету, грн	Фінансування з місцевих бюджетів, грн
Р-07	ПСР	2016-2017	13,000	53 457 194,19	24 272 250,42
О130501	ПСР	2016-2017	7,200		55 515 371,88
Р-66	ПСР	2017	2,000		10 481 424,39
Р-66	ПСР	2017 не закінчено	2,000		5 237 207,69
Т-13-09	ПСР	2017-2019 не закінчено	4,000		3 062 430,00
Т-13-02	ПСР	2017-2019 не закінчено	4,100		19 481 485,28
Р-07	ПСР	2017-2019	3,000	36 808 327,92	
Т-13-02	КР мосту	2017		12 473 493,40	
О130501	КР мосту	2017-2018		4 153 524,08	114 888,00
Т-13-09	ПСР	2019 не закінчено	6,000	-	-
Т-13-13	ПСР	2017-2019 не закінчено	3,750		30 153 684,02
Р-07	ПСР	2017-2018	3,375	19 822 761,85	
Р-07	ПСР	2017-2018	1,625	14 809 437,24	
Т-13-02	ПСР	2017-2019 не закінчено	2,000		8 957 246,03
Р-66	ПСР	2017-2019	3,500		22 561 374,62
Р-07	ПСР	2018	3,065	21 007 726,00	
Р-07	ПСР	2018	3,000	20 241 820,06	
Р-07	ПСР	2018	1,020	5 568 724,00	
Р-07	КР мосту	2018-2019 не закінчено		9 935 109,92	
Загалом			62,635	198 278 118,7	179 837 362,3
Загалом витрати на ремонт	378 115 481,0				

Це було зроблено через необхідність забезпечення відповідності розрахунків наступним факторам:

- обрахування сумарної вартості виконання ремонту доріг, що зазнали руйнування дорожнього покриття внаслідок ізоляції старобільської гілки, має здійснюватись в цінах останнього (2018) року. Зважаючи на те, що відновлення доріг відбуватиметься у майбутньому – ця цифра буде найбільш репрезентативною (обрахунки за минулі роки матимуть результатом нижчі значення через інфляційні процеси та не відповідатимуть обсягам реальних втрат);

- зважаючи на те, що в офіційній статистиці відсутня інформація щодо інфляції вартості надання послуг з ремонту автомобільних доріг, коректне перерахування даних щодо ремонту доріг у 2013-2017 рр. у ціни 2018 р. неможливо;

- ремонт мав бути виконаний у повному обсязі задля того, щоб виключити можливість перенесення більш або менш витратних робіт на майбутні періоди, що б мало наслідком заниження або завищення оцінки. Отже, незакінчені ремонтні роботи не враховувались;

- ремонт мав бути виконаний протягом одного року з тих саме причин.

Обрахування середньої вартості ПСР дороги у Луганській області здійснено за даними, наведеними в таблицях 7, 8.

Таблиця 7

Ділянки доріг, відібраних для розрахунків

Ділянка дороги	Км
Довжина ділянки 110,735-113,800	3,065
Довжина ділянки 117,000-120,000	3,000
Довжина ділянки 135,000-136,020	1,020
Загальна довжина відібраних ділянок	7,085

Таблиця 8

Фінансування ремонту доріг, відібраних для розрахунків

Ділянка дороги	Фінансування з державного бюджету, грн	Фінансування з місцевих бюджетів, грн
110,735-113,800	21 007 726,00	
117,000-120,000	20 241 820,06	
135,000-136,020	5 568 724,00	
Загальне фінансування ремонту відібраних ділянок	46 818 270,06	

Середня вартість ремонту 1 кілометра дороги = $\frac{46\,818\,270,06}{7,085} = 6\,608\,083,283$ грн.

Аналогічну методику використано для обрахунку середньої вартості капітального ремонту (далі КР) мосту. Зважаючи на те, що інформація щодо фактичної довжини мостів відсутня, це є єдиним способом приблизно оцінити вартість їх відновлення у першому наближенні. При цьому прикладів ремонту мостів, які б відповідали наведеним вище критеріям, не було, а у 2018 р. завершеного ремонту мостів не відбувалось, тому було відібрано два випадки завершеного ремонту мостів у розглянутому періоді, які відбувались у 2017-2018 рр. (табл. 9). Слід зазначити, що привести розрахунки у ціни 2018 р. неможливо через відсутність коефіцієнту інфляції для дорожнього ремонту, отже отримана середня вартість капітального ремонту мосту є заниженою.

Таблиця 9

Фінансування ремонту мостів у Луганській області

Міст	Фінансування з державного бюджету, грн	Фінансування з місцевих бюджетів, грн
Через р. Сіверський Донець на дорозі Т-13-02 (13,818 км)	12 473 493,40	
Через р. Лугань на дорозі О130501 (37,062 км)	4 153 524,08	114 888,00
Загальне фінансування ремонту мостів з державного бюджету	16 627 017,48	
Загальне фінансування ремонту мостів з місцевих бюджетів		114 888,00
Загальне фінансування ремонту мостів	16 741 905,48	

Обрахування середньої вартості капітального ремонту мостів у Луганській області:
Кількість мостів = 2

$$\text{Середня вартість ремонту 1 мосту} = \frac{16\,741\,905,48}{2} = \mathbf{8\,370\,952,74 \text{ грн.}}$$

Обрахування середньої вартості ремонту ділянок всіх доріг Міловського, Марківського, Новопсковського, Старобільського, Біловодського, Новоайдарівського та Станично-Луганського районів Луганської області, які пов'язані зі старобільською залізничною гілкою, здійснено за даними табл. 10.

Таблиця 10

Дані щодо автомобільних доріг Луганської області

Дорога	Загальна довжина ділянки, км	Довжина відремонтованої ділянки, км	Довжина ділянки, що потребує ремонту, км	Кількість мостів, що потребують капітального ремонту	Стан дорожнього покриття
Р-66	65,000	-	65,000	8	незадовільний, II рівень ураження
Т-13-07	168,275	-	168,275	12	незадовільний, II рівень ураження
Н-26	163,885	13,000	150,885	15	незадовільний, II рівень ураження
Т-13-02	121,000	6,100	114,900	15	незадовільний, II рівень ураження
Т-13-06	37,100	-	37,100	2	незадовільний, II рівень ураження
Н-21	72,100	-	72,100	10	незадовільний, II рівень ураження
Т-13-13	112,000	-	112,000	14	незадовільний, II рівень ураження
Т-13-14	80,000	-	80,000	22	незадовільний, II рівень ураження
Т-13-09	37,354	-	37,354	3	незадовільний, II рівень ураження
Р-22	46,500	-	46,500	5	незадовільний, II рівень ураження
Всього:	903,214	19,100	884,114	106	

Вартість ремонту всіх доріг = $6\,608\,083,283 \times 884,114 = 5\,842\,298\,943,67$ грн.²³

Вартість ремонту всіх мостів = $8\,370\,952,74 \times 106 = 887\,320\,990,44$ грн.²⁴

Загальна вартість ремонту = $5\,842\,298\,943,67 + 887\,320\,990,44$
 = $6\,729\,619\,934,11$ грн.

Зважаючи на те, що розрахунки проведено для усіх автомобільних доріг, що знаходяться у зоні впливу старобільської гілки, а фактичне зростання автомобільного плеча перевезень після її ізоляції складає 55-75 км, необхідно застосувати корегуючий коефіцієнт, який, беручи до уваги площу та наявну довжину доріг, за експертною оцінкою, для цієї місцевості складає 0,55. Це дозволить виокремити суму втрат, які відбулись саме через ізоляцію старобільської гілки.

Таким чином, оціночна вартість здійснення ПСР автомобільних доріг та капітального ремонту мостів Луганської області, що зазнають руйнації внаслідок ізоляції старобільської гілки, становить **3 701 290 963,7605** грн або **115 131 655,72** євро (у цінах 2018 р.)

²³ Поточний середній ремонт

²⁴ Капітальний ремонт

6. Розрахунок впливу на пасажирські перевезення за маршрутом «Кондрашівка-Щастя-Новоайдар-Старобільськ-Сватове-Харків-Київ».

Через зміну методики підрахунку пасажирів ДП «Українська залізниця» та результуючу неспівставність загальної кількості перевезень пасажирів у 2017-2018 рр. з минулими роками задля оцінки втрат кількості перевезень пасажирів від ізоляції старобільської гілки використовувались дані за 2016 р. Показники щодо перевезень пасажирів лінією Кіндрашівська-Нова – Лантратівка відсутні, тому у розрахунках використовуються дані регіональної філії Донецька залізниця (табл. 11).

Таблиця 11

Пасажирські перевезення регіональної філією «Донецька залізниця»²⁵

	2013	2014	2015	2016	2017 *	2018 *
Пасажирообіг, млн. пас.-км	3569,8	2454,7	1849,4	1880,5	568,8	624,5
Відправлено пасажирів, тис. осіб	52047,2	47325,1	44497,0	43232,8	5568,2	6552,2
Перевезено пасажирів, тис. осіб	57223,4	49603,0	45915,2	45145,6	8013,5	9232,1

* З 01.01.2017 р. в ПАТ «Укрзалізниця» змінився порядок обліку пасажирів у приміському сполученні, що користуються пільгами на безкоштовний проїзд залізничним транспортом загального користування.

Для оцінки кількості пасажирів, що користувались послугами старобільської гілки, необхідно виокремити Луганську область з показників регіональної філії «Донецька залізниця», яка у 2013 р. здійснила перевезення 57223,4 пасажирів, а у 2016 р. цей показник становив 45145,6 пас. Для цього застосовано припущення, що кількість поїздок залізницею є певною функцією від кількості населення регіону, що дозволяє екстраполювати кількість пасажирських перевезень на періоди, щодо яких відсутні статистичні дані (табл. 12).

Таблиця 12

Динаміка кількості населення Луганської та Донецької областей

Наявне населення	2013 р. ²⁶	2014	2015	2016 р. *
Луганська область, осіб	2 239 473	-	-	703 800 ²⁷
Донецька область, осіб	4 343 882	-	-	**

* території, підконтрольні українській владі

** відомості щодо кількості наявного населення на підконтрольній Україні території відсутні

Визначаємо кількість перевезень пасажирів регіональної філією «Донецька залізниця» на наявне населення Донецької та Луганської областей у 2013 р.:

$$\text{Кількість перевезень пасажирів на 1 особу} = \frac{57\,223,4 \cdot 1000}{2\,239\,473 + 4\,343\,882} = \mathbf{8,692}$$

Отримана цифра майже відповідає аналогічному показнику для всієї України – 9,365

²⁵ Довідник основних показників роботи регіональних філій АТ "Українська залізниця" (2003-2018 роки)

²⁶ Статистичний збірник «Чисельність наявного населення України» на 1 січня 2014 року

²⁷ Паспорт Луганської області розвитку в динаміці 2016

http://loga.gov.ua/sites/default/files/pasport_oblasti_2016_posledniy_1.pdf

Вираховуємо кількість пасажирських перевезень залізничним транспортом для Луганської області у 2013 р.

Перевезення пасажирів у Луганській області = $2\,239\,473 * 8,692 = 19\,465\,499,316$

Аналогічно розраховуємо кількість перевезень пасажирів залізничним транспортом у Луганській області у 2016 р.

Перевезення пасажирів у Луганській області = $703\,800 * 8,692 = 6\,117\,429,6$

Зважаючи на відсутність даних щодо фактичної кількості населення, що проживає на підконтрольній Україні території Луганської та Донецької областей, вираховуємо дані щодо кількості перевезених пасажирів залізничним транспортом в Луганській області за 2014-2015 рр. методом інтерполяції (табл. 13). Для цих цілей вважаємо, що падіння обсягів пасажиропотоку було рівномірним – 22 % на рік.

Таблиця 13

Перевезення пасажирів та втрати пасажиропотоку у Луганській області

	2013 р.	2014	2015	2016 р.
Перевезення пасажирів у Луганській області, осіб	19 465 499,316	13 236 539,535	9 000 846,884	6 117 429,6
Втрати пасажиропотоку, відповідно до минулого року	0,000	6 228 959,781	4 235 692,651	2 883 417,003
Загальні втрати		13 348 069,44		

Зважаючи на те, що в економіці України спостерігається триваюча тенденція щодо падіння обсягів пасажирських перевезень залізничним транспортом, враховуємо цю тенденцію (рисунок).

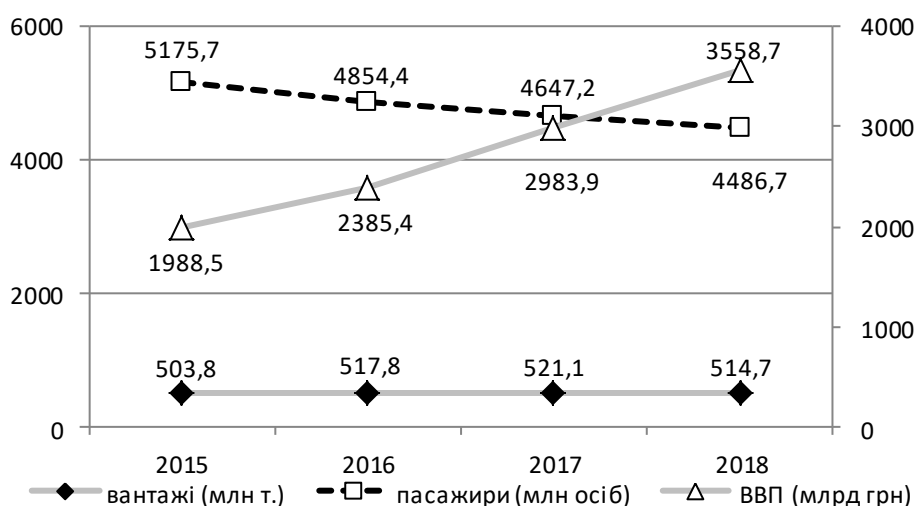


Рисунок. Обсяги вантажних та пасажирських перевезень (ліва вісь), ВВП України (права вісь) ²⁸

²⁸ Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях. Дані щодо ВВП надано у фактичних цінах.

Падіння кількості пасажирів, перевезених залізничним транспортом, протягом 2016-2018 рр. в середньому становило 4,64 %. Дані за 2013-2015 рр. не є співставними, тому вважатимемо, що протягом цього періоду падіння також було рівномірним. Таким чином, падіння кількості пасажирів, перевезених залізничним транспортом у Луганській області, внаслідок загальноекономічних тенденцій протягом 2014-2016 рр. становить 13,93 %. Урахування зазначеної вище тенденції дозволяє виокремити саме падіння пасажиропотоку внаслідок російської агресії.

$$\begin{aligned} \text{Скорочення перевезень пасажирів у Луганській області} &= \frac{13\,348\,069,44 * 13,93}{100} \\ &= \mathbf{1\,859\,386,072992} \end{aligned}$$

Таким чином, загальне скорочення кількості пасажирів, перевезених залізничним транспортом, у Луганській області протягом 2014-2016 рр. складає:

$$\begin{aligned} \text{Загальне скорочення перевезень пасажирів у Луганській області} \\ &= 13\,344\,923,435 - \mathbf{1\,859\,386,072992} = \mathbf{11\,485\,537,362008} \end{aligned}$$

Зважаючи на те, що послугами з пасажирських перевезень старобільською гілкою переважно користувались місцеві жителі, а прилеглі Міловський, Біловодський, Марківський, Станично-Луганський, Новоайдарівський, Старобільський та Новопсковський райони не належать до місцевостей з щільним проживанням населення, слід ввести корегуючий коефіцієнт, який дозволить урахувати цю нерівномірність та здійснити приблизну оцінку втрати пасажиропотоку. Коефіцієнт визначено за допомогою експертної оцінки у розмірі 0,4.

$$\begin{aligned} \text{Скорочення перевезень пасажирів у районах, прилеглих до старобільської гілки} &= \\ &11\,485\,537,60 * 0,4 = \mathbf{4\,594\,214,9448032} \end{aligned}$$

Для здійснення вартісної оцінки втрат від скорочення пасажиропотоку необхідно оцінити вартість перевезення пасажирів залізничним транспортом. Для цих цілей обрано маршрут, довжина якого складає 61-70 км, а вартість перевезення одного пасажирів у приміському сполученні дорівнює 18 грн (у цінах 2018 р.)²⁹ За наявних даних, оцінити втрати для інших видів пасажирських перевезень не є можливим.

Таким чином, загальні втрати пасажирських перевезень у вартісному вимірі при здійсненні приміських перевезень протягом 2013-2016 рр. складають:

$$\begin{aligned} \text{Втрати приміського пасажиропотоку} &= 4\,594\,214,9448032 * 18,00 = \\ &\mathbf{82\,695\,869,0064576} \text{ грн.} \end{aligned}$$

Для оцінки пасажирських перевезень залізничним транспортом у Луганській області протягом 2017-2018 рр. зроблено припущення про те, що у 2017-2018 рр. спостерігались такі ж обсяги перевезень пасажирів, які в середньому були у 2014-2016 рр. Для коректного співставлення даних щодо кількості перевезених пасажирів у 2017-

²⁹ Порівняльна таблиця вартості проїзду пасажирів у приміському сполученні по регіональних філіях АТ "Укрзалізниця"

https://www.uz.gov.ua/files/file/passengers/suburban_train_schedule/%D0%B2%D0%B0%D1%80%D1%82%D1%96%D1%81%D1%82%D1%8C%20%D0%BF%D1%80%D0%B8%D0%BC%D1%96%D1%81%D1%8C%D0%BA%D0%B8%D1%85%20%D0%BA%D0%B2%D0%B8%D1%82%D0%BA%D1%96%D0%B2.xlsx

2018 рр. враховано індекс споживчих цін на транспортні послуги залізничного пасажирського транспорту – 103,9 у 2017 р. та 110,3 у 2018 р. ³⁰ Результати розрахунків наведено у таблиці 14.

$$\text{Втрати у 2017 р.} = \frac{\frac{82\,695\,869,0064576}{3} * 103,9}{100} = \mathbf{28\,640\,335,96590315}$$

$$\begin{aligned} \text{Втрати у 2018 р.} &= \frac{\frac{82\,695\,869,0064576 + \mathbf{28\,640\,335,96590315}}{4} * 110,3}{100} \\ &= \mathbf{30\,700\,958,52112848} \end{aligned}$$

Таблиця 14

Середньорічна втрата кількості пасажирів, перевезених у Луганській області

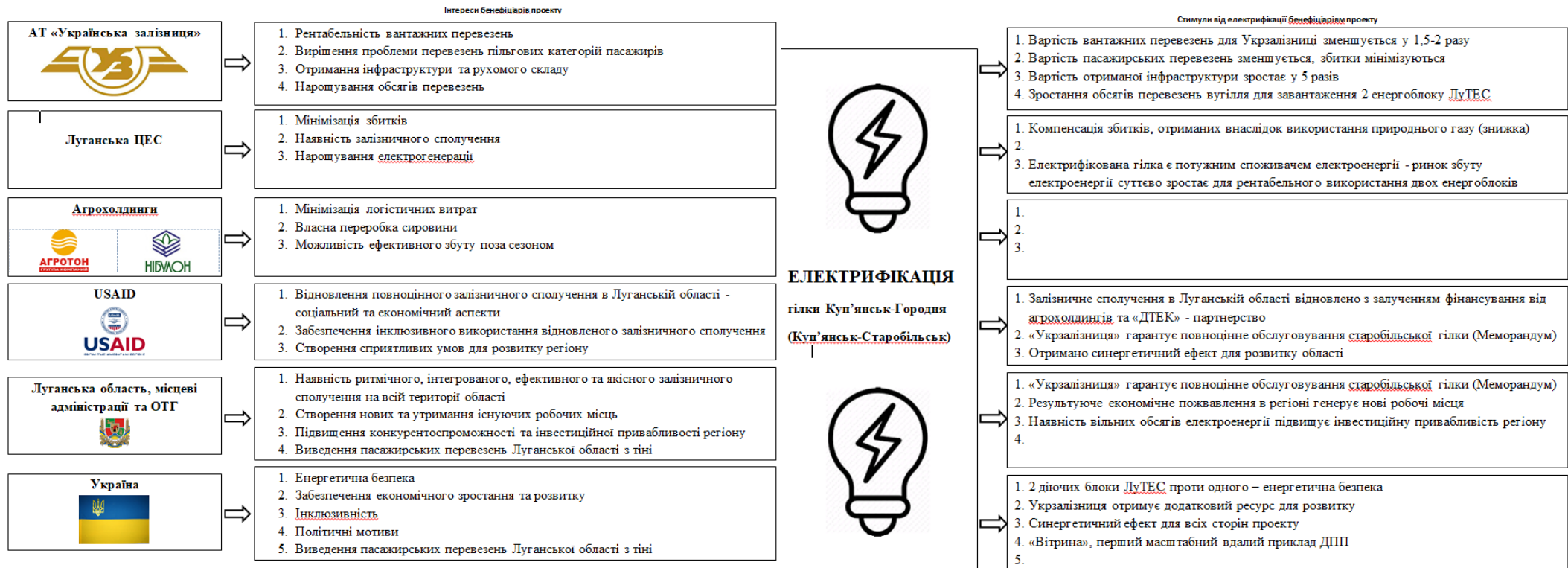
	2014	2015	2016	2017	2018
Середньорічна втрата кількості перевезених пасажирів, млн грн	27,6	27,6	27,6	28,6	30,7
Середньорічна втрата кількості перевезених пасажирів, млн євро	1,70	1,14	0,98	0,95	0,96
Довідково: курс євро	15,74	24,20	28,28	30,01	32,15

Отже сумарні втрати АТ «Укрзалізниця» у приміському сполученні протягом 2014-2018 рр. складають **142 040 318,8** грн або **5 774 310,107** євро.

³⁰ Індeksi споживчих цін на товари та послуги у 2017 -2018 рр. (до відповідного періоду попереднього року)
http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2017/ct/is_c/xls/isc2017pp_u.zip
http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/ct/is_c/xls/isc2018pp_u.xls

Додаток 3

Баланс інтересів бенефіціарів проекту з'єднання Старобільської гілки



Додаток 4.

Механізм виплати кредиту на електрифікацію АТ «Укрзалізниця»

Економічний ефект для АТ «Українська залізниця» в оригінальному варіанті будівництва з'єднувальної гілки (дизельна тяга):

$$\text{Економічний ефект} = \text{Обсяг перевезень} \times \text{Тариф Перевезень} - \text{Вартість Перевезень} = X$$

Економічний ефект для АТ «Українська залізниця» від будівництва з'єднувальної гілки з електрифікацією лінії Куп'янськ-Городня (електрична тяга):

$$\text{Економічний ефект} = \text{Обсяг перевезень} \times \text{Тариф Перевезень} - \frac{\text{Вартість Перевезень}}{\sim 1,5 (2)} = X + Y$$

Y: = Економічний ефект від електрифікації *

* потребуватиме придбання відповідного рухомого складу

Механізм залучення додаткового фінансування для електрифікації гілки Куп'янськ-Городня:

Надання ДП «Українська залізниця» знижки на перевезення вантажів у розмірі різниці між вартістю перевезень дизельною та електричною тягою в обмін на еквівалентний кредит, який спрямовуватиметься на електрифікацію

$$\text{Витрати Укрзалізниці} = \text{Обсяг залученого кредиту} - Y = 0$$

АТ «Українська залізниця» протягом періоду виплати кредиту отримує ті самі прибутки, які вона б отримувала від неелектрифікованої гілки (дизельна тяга).

Після виплати кредиту рентабельність перевезень АТ «Українська залізниця» підвищується у 1,5-2 разу.