

НЕГАТИВНІ ЕФЕКТИ ВІДСУТНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО СПОЛУЧЕННЯ У ЦЕНТРАЛЬНІЙ ТА СХІДНІЙ ЛУГАНЩИНІ

Я. А. Жаліло , д. е. н., с. н. с., заслуж. економіст України,
заступник директора
Національного інституту стратегічних досліджень

Внаслідок російської агресії **транспортний сектор** на Сході України зазнав важких втрат.

Одним із вельми потужних чинників, який забезпечив негативний вплив для економіки та соціальної сфери області, стала ізоляція залізничної гілки «Кіндрашівська-Нова–Лантратівка», яка у довоєнний період активно використовувалася для забезпечення потреб регіону.

Цей негативний вплив має конкретні економічні виміри.

1. **Зростання виробничих витрат агровиробників.** Сукупні витрати (на паливно-мастильні матеріали, насінневий матеріал, міндобрива) 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 1,3 млрд 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, погіршенням умов вирощування та асортименту продукції. 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 важковагових вантажів.** Оціночний загальний обсяг витрат, які необхідно профінансувати, щоб здійснити ремонт доріг та мостів, які зазнають руйнації внаслідок ізоляції залізничної лінії, становить

понад 3,7 млрд грн або 115 млн євро (у цінах 2018 р. та станом на 2018 р.). Зазначимо, що **ремонт певних доріг свідомо затримується**, оскільки він не може забезпечити поліпшення якості покриття на більш-менш тривалий час через понаднормову експлуатацію доріг.

4. Неможливість забезпечення альтернативного постачання ЛуТЕС вугіллям після припинення постачання антрациту Російською Федерацією, що змусило перейти на резервне газове паливо. Наразі ЛуТЕС несе втрати у розмірі 100 млн грн на місяць, що еквівалентно 1,2 млрд грн (43 млн євро) на рік. За розрахунками, для досягнення безбитковості ціна газу мала б складати на рівні 2,9 тис. грн/1000м³, що передбачало б фактичне дотування ЛуТЕС в обсязі приблизно 130 млн грн на місяць, або 1,6 млрд грн на рік.

Крім того, транспортна ізоляція тягне за собою системні 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;

- **обмежено завантаженість або повністю припинено роботу промислових підприємств** (харчопереробних, асфальтобетонних, завод залізобетонних виробів, Кондрашівський піщаний кар'єр);

- **примітивізується структура агровиробництва**: відбувається концентрація на зерновому та олійному виробництві;

- **дестимулюється інвестування** на території цієї частини регіону;

- **погіршуються умови для розвитку бізнесу**, насамперед – малого й середнього;

- **знижуються доходи громад**, що гальмує утворення спроможних ОТГ;

- **погіршується транспортна доступність** до значної частини населених пунктів області, посилюється фактична та ментальна відірваність від решти частини України;

- **погіршується обороноздатність країни** через ускладнення та сповільнення перевезень воєнних вантажів.

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. В тому числі у 2018 р. прямі втрати аграріїв склали 1,9 млрд грн, або 56 млн євро.

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 проекту щодо приєднання залізничної гілки «Кіндрашівська-Нова-Лантратівка» до української залізничної мережі.

Описана комплексність негативного ефекту дозволяє очікувати, що відновлення повноцінного залізничного сполучення в регіоні стане важливим чинником загальної ревіталізації Луганської області, а насамперед – віддалених сільських територій Південного Сходу області. Сформується новий центр регіонального тяжіння у м. Старобільськ.

Це дає підстави рекомендувати Кабінету Міністрів України:

- доручити розробити **проект побудови** сполученої гілки залізниці між ділянками Попасна-Куп'янськ та Кіндрашівська-Нова – Лантратівка та відобразити відповідні завдання у плані АТ «Укрзалізниця» на 2020 рік;
- звернутися до міжнародних донорів з пропозицією щодо **надання фінансової підтримки** зазначеному проекту, зважаючи на його високу системну значущість;

Разом з цим, потрібно створити умови для якнайповнішої реалізації економічного потенціалу, отриманого завдяки покращенню стану залізничного сполучення, для розбудови нової інклюзивної економіки Донбасу, 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:

- включити питання економічного розвитку та структурної трансформації старопромислових регіонів, зокрема, Луганської області, до завдань **Програми діяльності Кабінету Міністрів України;**
- врахувати потребу системних змін економіки Донбасу у розроблюваній **Державній стратегії регіонального розвитку до 2027 р.;**
- закласти до проекту **стратегії розвитку Луганської області та громад** на період до 2027 року як ціль побудову сполучної гілки з відповідним комплексом заходів щодо реалізації позитивного впливу цього проекту;
- розробити перспективний **план модернізації дорожньої мережі** Луганської області у період після запуску залізничного сполучення;
- 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);
- ініціювати розробку регіональної **програми розвитку туризму;**
- створити **міжнародний Фонд консорціумного фінансування** для інвестування проектів розбудови інфраструктури, логістики та реабілітації депресивних територій;

- ініціювати у Луганській області пілотні **проекти смарт-спеціалізації**;
- сприяти участі підприємств Луганської області у **тендерах на виконання робіт** щодо побудови сполучної гілки;
- провести підготовку до здійснення в якості «другої черги» **проекту електрифікації залізниці**, принаймні на ділянці «Куп'янськ – Старобільськ» - до фінансування цього проекту могли б бути залучені на кредитних засадах основні стейкхолдери перевезень.