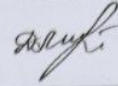


Міністерство освіти та науки України
Рівненський державний гуманітарний університет
Психолого-природничий факультет
Кафедра екології, географії та туризму

«До захисту допущено»
Завідувач кафедри



(підпис)

Д.В. Лико

(ініціали, прізвище)

« 14 » червня 2022 року

Пояснювальна записка

до кваліфікаційної роботи бакалавра

зі спеціальності 014.07 «Середня освіта (Географія)

(код і назва)

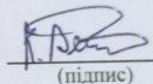
на тему: «Розвиток залізничного транспорту на території України»

Виконав (-ла): студент (-ка) IV курсу, групи Г-41

(шифр групи)

Ковальчук Катерина Володимирівна

(прізвище, ім'я, по батькові)



(підпис)

Керівник кандидат економічних наук, доцент кафедри екології, географії та

туризму РДГУ Велесик Т.А.

(посада, науковий ступінь, вчене звання, прізвище та ініціали)

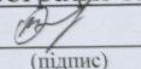


(підпис)

Рецензент доктор педагогічних наук, професор кафедри екології, географії та

туризму РДГУ Войтович Оксана Петрівна

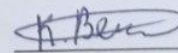
(посада, науковий ступінь, вчене звання, прізвище та ініціали)



(підпис)

Засвідчую, що кваліфікаційна робота містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

Студент



(підпис)

Оцінка за результатами захисту:

Національна шкала

відмінно

Кількість балів:

93

Оцінка: ЄКТС

A

Рівне – 2022 року

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ	
1.1. Історичний аспект розвитку залізничного транспорту	6
1.2. Поняття залізничного транспорту в національній економіці та його склад	11
1.3. Апарат державного регулювання залізничної галузі України	14
Висновки до першого розділу	21
РОЗДІЛ 2 ДОСЛІДЖЕННЯ ПОТЕНЦІАЛУ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ	
2.1. Економічні особливості залізничного транспорту України	22
2.2. Оцінка та перспективи розвитку залізничної галузі в Україні	27
2.3. Розвиток ресурсного потенціалу залізничного транспорту України	34
Висновки до другого розділу	40
РОЗДІЛ 3 ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ ТА ШЛЯХИ ЇХ ВИРІШЕННЯ	
3.1. Проблема управління залізничним транспортом України	41
3.2. Проблема організації праці та її продуктивності на залізничному транспорті	47
3.3. Економічні проблеми розвитку залізничної галузі України	58
Висновки до третього розділу	64
ВИСНОВКИ	65
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	68
ДОДАТКИ	74

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Географічне розташування України на перетині міжнародних транспортних кордонів створило вигідні умови для того, аби найповніше реалізувати транзитний потенціал та сприяти розвитку транспортної системи України. Транспорт виступає важливою умовою будь-якого виробництва, тому що саме завдяки йому здійснюється пересування предметів та засобів праці, робочої сили, необхідних ресурсів, продуктів виробництва тощо. Найпоширенішим видом транспорту на території України вважають залізничний, оскільки він займає чільну роль не лише на ринку пасажирських перевезень, але й вантажних. Внаслідок освоєння найбільших масових вантажопотоків залізничний транспорт є надійним постачальником продукції, який одночасно має найменший негативний вплив на екологічну ситуацію країни.

Завдяки залученню залізничної галузі в комплекс міжнародних економічних відносин створюються сприятливі умови для розвитку українського залізничного транспорту, якісних транспортних та логістичних послуг, різноманітних проєктів з питань вдосконалення та підвищення ефективності даної галузі. Розвиток ринку залізничного транспорту стає важливим чинником підвищення економічного потенціалу країни, оскільки він здатний покращити зовнішні та внутрішні економічні зв'язки та загалом економіку країни.

З метою здійснення ефективної діяльності залізничного транспорту та регулювання відносин у даній галузі в Україні було прийнято низку державних документів та законів, серед яких: Закон України «Про транспорт», Закон України «Про залізничний транспорт», Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Статуту залізниць України», Закон України «Про транскордонне співробітництво», Закон України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», Конвенція про міжнародні залізничні перевезення

тощо. Вказані вище документи та постанови мають на меті покращити та реформувати залізничну галузь України.

Проблема розвитку залізничного транспорту на території України протягом багатьох років була і залишається однією з найважливіших у транспортній системі України. На сучасному етапі залізнична галузь знаходиться у кризовому стані. На це вплинула як економічна та політична ситуація в країні (зокрема, воєнний стан), так і інші чинники (в тому числі зниження конкурентоспроможності у порівнянні з іншими країнами, недостатнє фінансове забезпечення тощо).

Отже, питання розвитку залізничного транспорту на території України залишається пріоритетним у контексті реформування та покращення транспортної системи України.

Ступінь розробки теми у науковій літературі. Завдяки аналізу наукової літератури ми дійшли висновку про те, що проблема розвитку залізничного транспорту на території України протягом багатьох років знаходилась у центрі уваги та неодноразово ставала об'єктом досліджень у працях багатьох науковців. Даному питанню присвячено ряд досліджень. Вагомий внесок у дослідженні залізничної галузі здійснили Ю. Бараш, О. Кірдіна, В. Самойленко, І. Токмакова, М. Шелухін, Ф. Шульженко та інші. Окремі питання, що стосуються розвитку залізничної системи, висвітлили Л. Ганич, Г. Григор'єв, А. Дегтяр, О. Комчатних. Ряд науковців присвятили свої дослідження питанням реформування та перебудови в галузі залізничного транспорту, серед яких: В. Гудкова, О. Лук'янова, М. Макаренко, В. Овчиннікова. Теоретичними основами транскордонного співробітництва займались: К. Верхоланцева, В. Засадко, Н. Мікула та інші.

Актуальність вказаної проблеми, її економічна та соціальна значущість, недостатня розробленість теоретичного і практичного аспекту даного питання обумовили вибір теми нашої бакалаврської роботи: «Розвиток залізничного транспорту на території України».

Мета дослідження: розкрити та проаналізувати розвиток залізничного транспорту на території України.

Для досягнення мети дослідження необхідно виділити **завдання дослідження:**

1. Проаналізувати історичну та наукову літературу з питань розвитку залізничної галузі.
2. Охарактеризувати особливості залізничного транспорту України.
3. Дослідити потенціал залізничної галузі та оцінити перспективи його розвитку.
4. Розкрити проблеми розвитку залізничної галузі України та шляхи їх вирішення.

Об'єктом дослідження є процес розвитку залізничного транспорту в Україні.

Предмет дослідження – теоретичні аспекти розвитку залізничного транспорту в Україні.

З метою досягнення поставлених завдань, нами було використано різноманітні **методи** наукового дослідження, а саме: аналіз, синтез, узагальнення та систематизація інформації стосовно даної проблематики з історичної, наукової, довідкової літератури. Порівняння та зіставлення різних поглядів на окреслену проблему дали змогу з'ясувати теоретичні засади дослідження, визначити сутність основних понять бакалаврської роботи, з'ясувати шляхи та умови розвитку залізничного транспорту.

Практичне значення бакалаврської роботи полягає в розкритті особливостей розвитку залізничного транспорту, в дослідженні потенціалу залізничної галузі на території України.

Структура роботи. Бакалаврська робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків до кожного розділу, загальних висновків, додатків, списку використаних джерел. Основний зміст дипломної роботи викладено на 67 сторінках. Загальний обсяг роботи становить 86 сторінок.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

1.1. Історичний аспект розвитку залізничного транспорту

Транспорт є однією із найважливіших сфер суспільного виробництва, адже він слугує і як матеріальна основа розподілу праці в суспільстві, і здійснює багатогранний зв'язок між виробництвом та споживанням, економічними районами тощо. Суспільство використовує транспорт повсюдно, тому загальне уявлення про транспортну галузь було б неповним без врахування залізничного транспорту. Проаналізуємо історію становлення залізничного транспорту у світі та, зокрема, на території України.

Сучасний світ неможливо уявити без транспортних засобів, в тому числі і без залізниці. Адже саме цей вид транспорту є найбільш пристосованим до масових перевезень, може функціонувати у будь-яку пору доби, пору року, практично за будь-яких погодних умов. Вище зазначені чинники є важливими для України, територія якої знаходиться у різних кліматичних зонах.

Історія залізничного транспорту у світі бере свій початок ще у XIX столітті. Наприкінці XVIII на початку XIX століття на західних територіях відбувся промисловий переворот, який став рушійною силою розвитку новітніх технологій виробництва. За таких умов правління багатьох країн стало відшуковувати рішення, які допомогли б у розв'язку багатьох проблем сучасної на той час економіки. Уряди багатьох країн дійшли висновку про те, що потрібно створити такий об'єкт, який допоможе в об'єднанні країни й дозволить перевозити певні ресурси на будь-яку яку відстань. Таким чином, вихідним пунктом появи універсального вирішення даних проблем стало створення парової машини як фундаменту майбутньої залізниці [1, с. 267].

Парову машину, яка являла собою покращений двигун, що трансформував пару в механічну роботу, найперше використовували для підняття води на шахтах. Дещо пізніше її покращили, створивши у декілька разів потужніший двигун, який можна було використовувати у різних галузях промисловості. Саме парова машина стала підґрунтям для створення першого локомотива. Це було зроблено та запатентовано Річардом Тревітиком у 1804 році. Локомотив містив п'ять вагонів, які були заповнені сімдесятьма пасажирами та десятьма тонами важкого металу. Проте подальше використання такого локомотиву було неможливим через його надмірну масу, яка просто знищила чавунні шляхи сполучення.

Загалом, у давні часи для того, щоб перемістити великі вантажі, використовували рейки, зроблені з дерева. Пізніше їх стали покривати металевими смугами. Окремі елементи залізничного транспорту взяли свій початок саме у гірничій промисловості під час видобутку корисних копалин. Паралельно з розробкою нових парових машин та вдосконаленням уже існуючих, у 1807 році в Уельсі була побудована перша у світі залізниця, яка регулярно перевозила пасажирів [49, с. 265].

У 1812 році було побудовано першу дорогу з локомотивом, довжина якої сягала 1500 метрів. Її використовували для перевезення вугілля на невеликі відстані. Через більше як 10 років було створено залізницю довжиною 40 кілометрів. І уже 15 вересня 1830 року було запущено регулярні вантажні та пасажирські перевезення на лінії Ліверпуль-Манчестер. Запуск цієї залізниці став поштовхом для розвитку залізниць у інших країнах Європи та Сполучених Штатів Америки.

Автором розробки першого проекту залізниці на території України вважають віденського геолога Франца Ріплі. Він зазначав, що Австрія не має достатніх водних ресурсів, які могли б повністю забезпечити промислову магістраль. Альтернативним рішенням цього завдання він вважав створення залізниць, які охоплюватимуть територію всієї країни (в тому числі і землі України).

Незважаючи на весь скептицизм, який проявляв уряд до ідеї Франца Ріпля, проект було підтримано багатьма відомими та впливовими особами Австрії. Представлений проект створення залізниць включав у себе Трієст, Люблянну, Прешов, Краків, Перемишль та Львів. У 1836 році було видано дозвіл на будівництво такої лінії і уже через рік перший потяг здійснив свій рух від Ваграма до Відня.

Проаналізувавши перспективи розвитку та будівництва залізниць, австрійський уряд вирішив погодити будівництво решти ліній. Для цього створили спеціальну програму, яка затверджувалась залізничною комісією. До складу цієї комісії увійшли багато впливових людей, в тому числі і один з викладачів Львівської Політехніки – професор Томашко. Проте, повністю реалізувати проект не вдалося, оскільки виникли бойові зіткнення на території Польщі, які спричинили певні революційні процеси і уповільнили будівництво залізниць ще на декілька років [7, с. 134].

Загалом, першою датою офіційного запуску залізниці на території України вважають 4 листопада 1861 року. Саме у цей день в Україну прибув перший потяг, який прямував з Відня до Львова. І саме 4 листопада на території України щорічно відзначають професійне свято працівників залізничного транспорту – День залізничника.

На території України залізниця брала свій початок у селі Шегині, проходила через Вишню та Городок. Дещо пізніше додалось ще декілька пунктів, серед яких Зборів, Тернопіль, Золочів, Підволочиськ. На початку 1862 року Галицька залізниця налічувала більше 120 паротягів. Більшість вагонів (1200) були призначені для вантажних перевезень, менша частина (100) вагонів – для пасажирських перевезень.

Якщо говорити про розвиток залізничного транспорту на територіях України, які входили до складу Російської імперії, то тут, на відміну від територій, які знаходились під владою Австрії, розвиток та будівництво залізниць розпочалося дещо пізніше. У 1852 році було розроблено проект

створення залізниці, що сполучав би Харків з Нижнім Новгородом, а уже від Харкова планувалось розгалуження до інших міст Лівобережної України.

У 1852 році одеська громада зініціювала будівництво залізниці між Одесою та Кременчуком. Дещо пізніше Одеса була з'єднана з Балтою. Ще пізніше, а саме у 1863 році, розпочалось будівництво першої залізниці на Наддніпрянській Україні. Вона мала назву Одесько-Балтська, оскільки сполучала Одесу та Балту, а також Роздільна та Кучурган. Через декілька років, а саме у 1867 році, на Наддніпрянських територіях залізниця з'єднувала певні міста: Балта – Єлисаветград (нині місто Кропивницький) – Крюків на Дніпрі – Одеса – Порт – Куяльник – Кучурган – Тирасполь.

У 1870 році було побудовано залізничні шляхи, які поєднували Київ та Козятин, і, відповідно, відбулося налагодження шляхів між містами Київ та Одеса. У 1884 році запустили в хід Катерининську або Сталінську залізницю. Через 20 років побудували Другу Катерининську залізницю, яка об'єдналася з Першою.

До початку ХХ століття залізниці, які були побудовані на території України, з'єднали найбільші промислові центри з землеробськими та сільськогосподарськими районами, а також із морськими та річковими портами. Однак загальна протяжність залізниць на території України була недостатньою. Наслідком цього стала громадянська війна, що призвела до великих збитків, в тому числі і у залізничному транспорті. Під час воєнних дій було знищено багато мостів, залізничних колій, станцій тощо [28, с. 132].

Після закінчення війни розпочалася відбудова залізниць, проте знадобилося ще багато років, щоб налагодити роботу залізничного транспорту на території України.

Варто приділити увагу і розвитку залізниць під час перебування України у складі Радянського Союзу. Саме у цей період відбувалася електрифікація залізниць. Першою була ділянка Довгинцеве – Запоріжжя. Активно будувалися нові залізничні шляхи, особливо під час впровадження

п'ятирічок. Серед таких виділимо: Херсон – Апостолово, Прилуки – Новобілиця – Цветково, Чернігів – Овруч.

Також у період перебування України в складі СРСР відбулися нові впровадження, а саме автоматичне зчеплення вагонів залізничного транспорту, автоматичне гальмування, автоматичне блокування, сигналізація, радіозв'язок, диспетчерська централізація тощо.

Метрополітен, як один із нових видів залізничного транспорту, з'явився на території України у 1960 році у місті Київ. Другий метрополітен відкрили у 1975 році у місті Харків. У 1970-1980 роках відбулося будівництво залізниці Полтава – Київ – Брест, Курськ – Харків – Ростов, розвивалось будівництво транспортних шляхів на території Донбасу, Наддніпрянщини. Це позитивно впливало на розвиток різної промисловості. По густоті залізничних мереж України займала третє місце у Радянському Союзі.

Нині залізничний транспорт України представлений 6 залізницями, які охоплюють усі області нашої держави, 1666 станціями, 126 вокзалами, 68 локомотивними та 51 вагонними депо. Також на території України діють 27 дирекцій залізничних перевезень. Протяжність залізничних колій сягає більше 30 тисяч кілометрів, а електрифіковані колії займають майже 10 тисяч кілометрів [31, с. 93-94].

Важливими сучасними залізничними шляхами в Україні є: Київ – Коростень – Новоград-Волинський – Шепетівка – Здолбунів – Львів; Ковель – Сарни – Коростень – Київ; Київ – Фастів – Козятин – Здолбунів – Львів; Жмеринка – Хмельницький – Тернопіль – Красне – Львів; Козятин – Жмеринка – Одеса; Львів – Івано-Франківськ – Рахів / Коломия – Чернівці; Київ – Конотоп – Шостка; Київ – Полтава – Харків; Фастів – Біла Церква – Сміла – Дніпро; Кривий Ріг – Дніпро – Запоріжжя; Харків – Дніпро – Запоріжжя – Мелітополь – Новоолексіївка; Львів – Мукачево – Чоп та інші [41].

Серед міст, в яких широко розвинене станційне господарство та залізничний транспорт, є: Київ, Львів, Харків, Дніпро, Запоріжжя, Фастів, Дебальцеве, Ковель, Жмеринка, Сміла, Кривий Ріг, Знам'янка, Козятин, Шепетівка.

1.2. Поняття залізничного транспорту в національній економіці та його склад

У другому розділі Закону України «Про транспорт» зазначено, що єдину транспортну систему України становить транспорт загального користування, в тому числі і залізничний та промисловий залізничний транспорт.

Залізничний транспорт України – це залізничний транспорт, призначений для загального користування, що підпорядковується акціонерному товариству «Укрзалізниця», а також залізничні колії державної чи приватної власності, які входять до залізничного транспорту загального користування.

Залізниця є важливою складовою економіки України та являють собою важливий, центральний стержень транспортної системи. Найбільша частка вантажних перевезень, а це 85%, припадає саме на залізничний транспорт. Частка пасажирських перевезень становить близько 45%.

Українські залізниці за густотою займають одне із провідних місць серед інших країн СНД. За обсягами вантажних перевезень на Євроазіатському континенті, український залізничний транспорт займає четверте місце, пропускаяючи вперед залізниці Китаю, Росії та Індії. Залізничний транспорт України взаємодіє із 7 сусідніми країнами з допомогою 56 пунктів та з 13 основними морськими портами Чорного, Азовського морів та річки Дунай [1, с. 115].

Для того, щоб найповніше розкрити суть розвитку залізничного транспорту в національній економіці України, необхідно найповніше

розкрити сутність понять «залізничний транспорт», «залізниця», «промисловий залізничний транспорт», «розвиток».

Академічний тлумачний словник української мови трактує поняття розвиток як процес, в результаті якого відбувається зміна якості чого-небудь, перехід від одного якісного стану до іншого, вищого [40, с. 631]. Інший словник трактує поняття «розвитку» як складного і суперечливого процесу, під час якого система розширює власні можливості із задоволення потреб її складових та решти систем, які знаходяться у тісному взаємозв'язку з нею. З даних визначень стає зрозуміло, що розвиток – це рух вперед, покращення того чи іншого об'єкту або процесу.

Відповідно до Закону України «Про залізничний транспорт», поняття «залізничний транспорт» трактується як виробничо-технологічний комплекс організацій і підприємств залізничного транспорту загального користування, призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності тощо [16].

Залізничний транспорт, відповідно до Закону України «Про транспорт», має свій склад. До нього відносять [18]:

- підприємства залізничного транспорту, які займаються вантажними та пасажирськими перевезеннями;
- рухомі склади залізничного транспорту;
- залізничні сполучні шляхи;
- різноманітні підприємства: промислові, будівельні, торгові, постачальницькі;
- заклади, організації, підприємства, установи, які покращують його діяльність та забезпечують розвиток.

Землями залізничного транспорту вважають ті, які були надані у використання під залізничне полотно або його облаштування, станції з прилеглими до них будівлями і спорудами енергетичного, локомотивного,

вагонного, колійного, вантажного і пасажирського господарства, сигналізації та зв'язку, водопостачання, каналізації; захисні та укріплюючі насадження, службові та інші споруди, які потрібні для того, щоб забезпечити ефективну роботу залізничного транспорту [18].

Серед основних складових залізничного транспорту є залізнична інфраструктура – це сукупність певних об'єктів, до яких відносять залізничну колію загального користування, інженерні споруди (міст, тунель тощо), залізничну станцію, електричну мережу, тягову підстанцію, контактну мережу, інші системи, включно з сигналізацією, централізацією, блокуванням, системами зв'язку та телекомунікацій, доступ пасажирів та вантажів до об'єктів інфраструктури; окремі будівлі та споруди, пристрої, обладнання, в тому числі і рухомий склад – локомотив, вагон, електропоїзд, дизель-поїзд тощо.

У Законі України «Про залізничний транспорт» окремо охарактеризовано поняття «промисловий залізничний транспорт». Вказано, що промисловий залізничний транспорт – це транспортно-технологічний комплекс, який забезпечує системне переміщення вантажів у процесі виробництва (між виробництвами, виробничими циклами, окремими операціями або підприємствами в цілому) та взаємодію із залізничним транспортом загального користування і не належить до нього [16].

У Законі України «Про залізничний транспорт» вказано, що залізниця – статутне територіально-галузеве об'єднання, до складу якого входять підприємства, установи та організації залізничного транспорту і яке, при централізованому управлінні, здійснює перевезення пасажирів та вантажів у визначеному регіоні транспортної мережі [16].

Нині до організаційної структури залізничного транспорту відносять 6 залізниць: Південно-Західну (з центром у місті Київ), Львівську, Південну (з центром у місті Харків), Донецьку (з центром у місті Лиман), Придніпровську (з центром у місті Дніпро) та Одеську (див. Додаток А) [19].

Однією з найстаріших є Південно-Західна залізниця, управління якої знаходиться у Києві. Залізниця пролягає через Київську, Вінницьку, Житомирську, Чернігівську, Хмельницьку, Рівненську, Чернівецьку, Полтавську та Тернопільську області. Дана залізниця обслуговує поліську та лісостепову зону України.

Львівська залізниця є найстарішою в Україні. Вона займається обслуговуванням Львівської області та сусідніх областей: Волинської, Рівненської, Тернопільської, Івано-Франківської, Чернівецької, Закарпатської. Залізниця, як і попередня, входить до складу АТ «Укрзалізниця». Основними вокзалами Львівської залізниці є Львів-Головний, Дрогобич, Здолбунів, Ковель, Луцьк, Мукачєво, Рівне тощо.

Південна залізниця обслуговує Харківську, Полтавську, Сумську області та окремі райони сусідніх областей. Саме ця залізниця допомагає з'єднати Київ з Донбасом та західними регіонами України. Донецька залізниця пролягає через Донецьку, Луганську області та частково через Запорізьку, Харківську та Дніпропетровську області. Адміністрація залізниці розміщена у місті Лиман (Донецька область).

Придніпровська залізниця пролягає через Дніпропетровську та Запорізьку області і частково обслуговує Донецьку, Харківську, Кіровоградську, Миколаївську та Херсонську області. Головний офіс розташований у місті Дніпро. Одеська, Миколаївська, Херсонська, Черкаська, Кіровоградська, Вінницька області та окремі частини Київської, Дніпропетровської та Полтавської областей обслуговуються Одеською залізницею [52, с. 376].

1.3. Апарат державного регулювання залізничної галузі України

Апарат державного регулювання залізничної галузі України включає в себе Кабінет Міністрів України, центральні органи виконавчої влади, національну комісію, інші центральні та місцеві органи виконавчої влади.

Державне забезпечення здійснюється для того, щоб запровадити ефективне, безпечне і якісне функціонування залізничного транспорту; безперервність процесу перевезення пасажирів та вантажів; пожежну та техногенну безпеку; охорону праці та промислову безпеку; балансувати інтереси держави, споживачів та виробництв; формувати конкурентоспроможність на ринку залізничних послуг; забезпечити своєчасне реагування на надзвичайні ситуації, їх попередження та ліквідація; рівноправний та недискримінаційний доступ до усіх послуг, які надаються залізничним транспортом; ефективно використовувати усі об'єкти інфраструктури тощо.

Залізнична галузь, як провідна у дорожньо-транспортному комплексі України, регулюється державою, в тому числі і різноманітними законами, законодавчими актами, постановами, концепціями тощо [8, с. 248]. У сфері залізничного транспорту державне регулювання здійснюється за допомогою Закону України «Про транспорт», Закону України «Про залізничний транспорт», Концепції «Державної програми реформування залізничного транспорту», Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Статуту залізниць України», Закону України «Про транскордонне співробітництво», Закону України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», Конвенції «Про міжнародні залізничні перевезення» тощо.

З метою забезпечення ефективного функціонування залізничного транспорту змінюється і роль держави у цьому процесі. Так, державне регулювання переходить з постійного контролю та моніторингу до ініціаторства та нових змін у даному виді транспорту [33, с. 129].

Досвід провідних країн світу, серед яких США, Канада, Великобританія, Німеччина, Швеція, дозволив виокремити три основні моделі, які допомагають регулювати діяльність залізничного транспорту. Серед них північноамериканська, німецька та австрійська моделі. Кожна з них вбачає різне місце держави у регулюванні та управлінні залізничною

галуззю. Наприклад, у сусідній країні – Польщі, а також в Німеччині та Франції весь залізничний транспорт перебуває у державній власності. Управління і контроль здійснює спеціально створений державний орган. Залізничний транспорт Великобританії, США, Канади перебуває у приватній власності [10, с. 138-139].

Аналіз досвіду розвинутих країн (див. Додаток В) дозволив зробити деякі висновки. У більшості провідних країн, зазначених у додатку, держава ініціює реалізацію проєктів щодо розвитку інфраструктури залізничного транспорту, забезпечує та фінансує ці проєкти. Окремі країни забезпечують державну підтримку у сфері пасажирських перевезень за допомогою нарахування субсидій та встановлення сталого тарифу для такого виду перевезень. Більшість країн обмежили можливість держави надавати сталі тарифи для вантажних перевезень, але допустили можливість державного втручання для пасажирських. Також, не дивлячись на приватну власність залізничної галузі багатьох країн, держава все ж має статус основної інституції, яка може визначати пріоритетні напрями розвитку транспорту.

Залізничний транспорт у районах та областях займає вагоме місце насамперед тому, що він допомагає просторово-часовому й обмінному об'єднанню різноманітних матеріальних, господарських, виробничих, економічних зв'язків і забезпечує їх соціально-економічне відтворення.

Як складова усієї транспортної інфраструктури, залізничний транспорт виконує певні специфічні функції, які йому притаманні. Саме завдяки виконанню цих функцій залізничною галуззю здійснюється безперервний зв'язок з виробництвом та споживачем, іншими словами, це забезпечує ефективні взаємозв'язки внутрішнього і зовнішнього середовища. Такими функціями є [20, с. 223]:

- підтримуючо-стимулююча;
- логістично-об'єднуюча;
- екологічна;
- соціальна;

- структуроутворююча;
- розвиваюча;
- індикативна.

Важливо зазначити, що залізнична галузь є не лише базовою частиною економічної системи, але також виступає вагомим чинником, який впливає на життєдіяльність держави в цілому, оскільки сприяє культурним, соціальним зв'язкам між країнами та регіонами, забезпечує міжнародне туристичне співробітництво, торгівлю. Тому чи не найактуальнішим завданням на сьогодні стає розвиток залізничного транспорту і саме вирішення цієї задачі допоможе позиціонувати країну на перших рядах світового ринку транспортних послуг.

Від того, яку роль визначить держава для залізничного транспорту у загальній транспортній системі, як буде впроваджуватися державна політика, які будуть надаватися шляхи фінансування, як утримуватиметься та розвиватиметься залізнична інфраструктура, які будуть створюватися умови для конкуренції між галузями, буде залежати ефективність та успішність залізничної галузі.

Рушійними силами, які визначають розвиток залізничного транспорту, виступають дві великі групи факторів. Вони поділяються на зовнішні та внутрішні. До перших відносять фактори, які обумовлені функціями суб'єктів, що входять до зовнішнього середовища залізничної галузі та діяльністю держави з питань розвитку залізничного транспорту. Тобто, це установи, які займаються виробничою, логістичною, науково-дослідною чи іншою діяльністю. До другої групи факторів (внутрішніх) відносять ті, які обумовлені функціями суб'єктів внутрішнього середовища залізничної галузі. Такі фактори включають залізниці, промислові підрозділи залізничного транспорту тощо [26, с. 116].

Ефективна діяльність залізничного транспорту оцінюється як на національному, так і на міжнародному рівнях. Національний (включно з регіональним) рівень забезпечує заходи, які допоможуть оптимізувати роботу

залізничного транспорту та дозволять успішно провадити політику, спрямовану на об'єднання та взаємодію усіх складових розвитку. Це проваджується для того, аби раціоналізувати виробничі, господарські, економічні та інші процеси. Міжнародний рівень забезпечує проникнення на закордонні ринки, тим самим підвищує рівень конкурентоспроможності власних товарів та послуг. Така діяльність впливає на створення сприятливих умов для доступу в міжнародну торгівлю, для пошуку вигідних пропозицій.

З метою перебудови та покращення залізничного транспорту було прийнято низку програм. Найперше, це Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту, яку сформували ще у 2006 році [22]. У 2009 році було прийнято Державну програму реформування залізничного транспорту України на 2010-2019 роки. В останній програмі вказано, що її мета – створити якісно нову модель управління залізничним транспортом, підвищити ефективність залізничного транспорту, розвивати конкурентне середовище на ринку залізничних послуг тощо.

Проте, незважаючи на низку прийнятих програм та реформ, повністю реалізувати їх так і не вдалося. На це існувало декілька причин. По-перше, використовувались неактуальні принципи управління залізничним транспортом, які не відповідали новітнім світовим тенденціям у цій галузі, також чинився опір з боку персоналу та різноманітними профспілками щодо організаційних змін. По-друге, нормативне та правове забезпечення залізничного транспорту було недосконалим, як і власне невідповідність механізму залучення інвестиційних фондів та кадрового потенціалу. По-третє, був відсутній склад професійного управління, а моральні якості та культура складу бажали кращого. По-четверте, нівелювались інтереси держави, натомість надавалась перевага приватним групам, також при державних закупівлях у залізничному транспорті широко поширювалася корупція. По-п'яте, не узгоджувались підходи щодо впровадження державної політики з питань регулювання розвитку залізничної галузі.

Негативним чинником реформування стала відсутність одностороннього спрямування до розробки стратегії розвитку залізничного транспорту [28, с. 78]. Виникало безліч поглядів, думок і кожна з них не реалізувалась повною мірою. Натомість необхідно було створити спеціальні цільові програми, деталізувати механізми та інструменти державного регулювання, які сприяли б розвитку залізничного транспорту на території України.

Міністерство інфраструктури, яке регулює діяльність даної галузі, повинне вирішувати такі завдання [19]:

- розробляти проекти законів, нормативно-правових документів тощо;
- регулювати сферу залізничного транспорту за допомогою нормативно-правової бази;
- визначати пріоритетні напрямки та здійснювати заходи щодо забезпечення успішної державної політики;
- розробляти та затверджувати документи з питань розвитку залізничної галузі;
- розглядати та затверджувати фінансування галузі;
- здійснювати моніторинг фінансової діяльності, слідкувати за виконанням показників;
- затверджувати прядок, положення та інструкції;
- затверджувати тарифний план на вантажні перевезення на території України та дотичні до нього послуги, пасажирські перевезення;
- затверджувати Галузевий класифікатор транспортних послуг;
- затверджувати перелік допустимих вантажних одиниць;
- встановлювати процедуру та терміни припинення або обмеження вантажів та багажу тощо.

Державне регулювання залізничного транспорту є доволі специфічним, оскільки залізниця є базовою галуззю економіки України. За даними

2021 року, на вантажні перевезення залізничним транспортом припадало близько 85% [12, с. 74]. Показник пасажирських перевезень дещо нижчий, проте залишається лідируючим – близько 45%. Це підтверджує важливість внутрішніх та зовнішніх змін у даній галузі, в тому числі створення ефективних моделей, методів та інструментів державного регулювання залізничного транспорту.

Сучасна економічна наука пропонує велику кількість підходів до визначення методів та інструментів державного регулювання. Модель державного регулювання повинна враховувати основні напрями розвитку галузі, розкривати фактори формування стратегічних переваг у різних аспектах: виробничому, інвестиційному, соціальному, енергетичному, екологічному та міжнародному [37, с. 49].

Реалізація моделі державного регулювання розвитку залізничного транспорту (див. Додаток Г) допоможе у забезпеченні інноваційно-технологічного лідерства, у підвищенні енергетичної та економічної ефективності, інноваційної привабливості, у розвитку професійної компетентності працівників даної галузі, у формуванні престижного іміджу, у розширенні міжнародного співробітництва залізничного транспорту.

Отже, інтеграція українських залізниць допоможе збільшити вагому частку наукових та технічних знань, активізувати інноваційні підприємства в державі, підвищить рівень зайнятості та соціальні стандарти населення, підвищити якість інфраструктури та мобільність громадян, активізувати промисловий потенціал, знизити рівень залежності від імпорту, покращити інвестиційний рейтинг та підвищити рівень конкурентоспроможності українського залізничного транспорту на світовому ринку транспортних послуг.

Висновок до першого розділу

Залізничний транспорт є важливою складовою дорожньо-транспортного комплексу України. Саме на цей вид транспорту випадає вагома частка вантажних (близько 85%) та пасажирських (близько 45%) перевезень. Залізничний транспорт на теренах нашої держави з'явився в середині XIX століття. Найінтенсивніше будівництво залізниць припадає на кінець XIX століття.

Нині Українська залізниця налічує 19 787 км експлуатаційних залізничних колій, з яких електрифікованими є 9319 км; близько 85 тисяч одиниць вантажних вагонів; більше 4 тисяч одиниць пасажирських вагонів; майже 2 тисячі тепловозів; 1600 одиниць електровозів; близько 300 дизель-поїздів. У галузі залізничного транспорту працює більше 200 тисяч працівників.

На сьогоднішній день державне регулювання виступає важливим чинником розвитку залізничного транспорту. Заплановані реформи, програми, концепції повинні спонукати до зміни стратегій, підходів, забезпечити підтримку залізничної галузі в трансформаційних процесах та у системі її функціонування. Опираючись на досвід передових держав, Україна переймає найкращі моделі державного регулювання розвитку залізничного транспорту. Особливістю такої моделі є врахування пріоритетних напрямків у розвитку даної галузі, розкриття інструментів формування стратегічних переваг залізниць за певними показниками (інвестиційними, інноваційними, виробничими, соціальними, енергетичними, екологічними та міжнародними).

РОЗДІЛ 2

ДОСЛІДЖЕННЯ ПОТЕНЦІАЛУ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

2.1. Економічні особливості залізничного транспорту України

Відомо, що для ефективного розвитку економіки країни не можливо обійтися без вдосконалення та покращення транспортної галузі. Залізничний транспорт вважають чи не найважливішою частиною виробничої інфраструктури економіки України, тому що він займає вагоме місце у постачанні населенню усіх необхідних товарів, вантажів тощо.

Залізнична галузь є важливою складовою економічної системи держав, зокрема і України. Загалом, транспортний комплекс має безліч складних завдань, які постали перед ним, та багато різноманітних зв'язків із іншими галузями господарства. Для того, щоб використовувати весь потенціал транспортної галузі України у повній її потужності, державі необхідно виділяти на розвиток цієї галузі чималу частину бюджету. Також транспортна галузь відіграє важливу роль і для вирішення багатьох соціальних та економічних проблем держави. Для країн важливим аспектом є розвиток транспортних систем, що сприяє концентрації населення та виробничої сфери [13, с. 6-8].

Головне завдання національної економіки з питань розвитку залізничного транспорту – зберегти нинішній потенціал залізничної галузі України, забезпечити її провідну роль в основних галузях національної економіки, зміцнити позиції залізничної галузі на ринку усіх транспортних послуг. Важливим аспектом розвитку залізничного транспорту є питання, що стосуються розвитку транзиту. Відповідно до цього, проблему зростання міжнародного транспортного коридору вважають чи не найголовнішою в інтеграції українських залізниць у міжнародну транспортну систему. Через територію України прокладено три важливі залізничні міжнародні

транспортні коридори. Через порти Ізмаїл та Рені відбувається взаємодія з пан'європейським коридором № 7, який прокладено по річці Дунай.

Важливим завданням, яке постало перед українським залізничним транспортом, є розвиток міжнародного транспортного коридору на території нашої держави. Цей процес забезпечується завдяки певним чинникам, які поділяють на глобальні, національні та галузеві рівні (див. Додаток Б). Розвиток транскордонного співробітництва ґрунтується на декількох вихідних положеннях, які регулюють діяльність у даному напрямку. Насамперед, це:

- вдосконалення інфраструктури;
- покращення транспортної та митної технології;
- прискорення транзитного просування вантажних перевезень внаслідок скупчення залізничних вузлів та побудови маршруту;
- налагодження взаємної співпраці з різними видами транспорту;
- створення спеціального середовища для інформування різних перевізників, експедиторів, органів митного контролю.

Сучасний стан залізничного транспорту характеризується високим ступенем зношеності технічної бази рухомого складу та матеріалів, фінансовим становищем галузі на критичному рівні, а також іншими невіршеними питаннями (приватизація, державно-приватне партнерство, інвестиції, технологічні інновації та технологічна модернізація).

Нинішню ситуацію та становище залізничної галузі можна пояснити кількома причинами. По-перше, майже повна відсутність державної підтримки. По-друге, недостатність власних коштів. По-третє, відсутність зовнішніх джерел фінансування. Скоротилося будівництво нових колій і електрифікація залізниць. Порівняно з іншими галузями економіки, складно залучити іноземних інвесторів у розвиток залізничного транспорту. Це пов'язано з відсутністю об'єктивних умов, переважно законодавчої бази для залучення достатньої кількості приватних інвестицій. Тобто інвестиційна привабливість галузі є низькою.

Фактично єдиним джерелом фінансування перевезень є власні кошти галузі (прибуток, амортизація) [15, с. 48]. Проте, сьогодні Українська залізниця з об'єктивних причин не має достатніх джерел власних інвестицій. Залізниця повинна продовжувати компенсувати втрачені пасажирські перевезення за рахунок фінансових результатів, які компанія отримує від вантажних перевезень та інших видів діяльності, змушена виділяти частину власних ресурсів на розвиток некомерційних об'єктів загальнодержавного значення, таких як прикордонні переходи, доступ до портів, вокзали тощо.

Саме тому темпи зростання інвестицій в основний капітал у залізничний транспорт та темпи зростання промислових інвестицій загалом відстають. При цьому, на думку експертів, галузеві інвестиції мають бути принаймні нижчими за середні по галузям, а сталий розвиток потребує прискорення темпів інвестицій.

Держава не здійснює достатнє фінансування залізничної галузі. За даними 2021 року, на розвиток залізничного транспорту було направлено такі бюджетні програми:

1. Будівництво залізнично-автомобільного мостового переходу через р. Дніпро у м. Києві на залізничній ділянці Київ – Московський – Дарниця. Обсяг фінансування – 500000 тис. грн.

2. Оновлення рухомого складу для перевезення пасажирів та модернізація залізничної інфраструктури для розвитку пасажирських перевезень. Обсяг фінансування – 4025878, 7 тис. грн.

3. Проектування та виконання робіт з відновлення залізничної колії європейського зразка шириною 1435 мм від станції Чоп до станції Ужгород з доведенням до перону залізничного вокзалу Ужгород. Обсяг фінансування – 5000 тис. грн.

4. Модернізація української залізниці. Обсяг фінансування – 1000 тис. грн.

У плані державного фінансування «Укрзалізниці» на 2022 рік зазначено, що сума, яка закладена у державному бюджеті, становить 8,1 млрд

гривень. Більшу частину бюджету планувалось направити на покращення рухомого складу та інфраструктури. Відтак, планувалась закупка нових пасажирських вагонів. Окрім того, планувалось електрифікувати окремі важливі ділянки, реконструювати вокзали, платформи тощо. Окрему суму мали виділити на завершення будівництва Дарницького мосту. Однак запровадження військового стану в Україні та проведення активних бойових дій на нашій території з боку РФ, кардинально змінили ситуацію з фінансуванням зазначених заходів.

Окрім державного бюджету, у 2022 році очікувались додаткові фінансування з інвестиційних фондів. Таких було передбачено ще близько 30 млрд гривень. Основними напрямками фінансування залишається сфера будівництва, модернізація інфраструктури та поновлення рухомого складу.

Лідуючі позиції українського залізничного транспорту пов'язані з двома основними факторами: технологічними та економічними перевагами перед іншими видами транспорту, а також узгодженістю напрямку та пропускної спроможності основних транспортно-економічних потоків в Україні та світі з географічним розташуванням українських залізниць. Підвищення ефективності залізничних перевезень сприятиме не лише розвитку транспортної галузі, а й удосконаленню національної економіки, оскільки дозволяє досягти відповідних результатів в економіці країни [24, с. 13].

Водночас розуміння важливості ефективної роботи залізничного транспорту для національної економіки потребує не лише формулювання заходів щодо раціоналізації господарської діяльності залізничного транспорту, а й чіткого визначення механізмів впливу залізничного транспорту на національну економіку.

Перемога над кризовими явищами в економічному становищі країни, плавне зростання виробництва у суспільстві, підвищення рівня життя, впровадження заходів з модернізації залізничної галузі, застосування інноваційних підходів до фінансування залізниць сприяло збільшенню

обсягів залізничних перевезень (вантажних та пасажирських). Працівників було забезпечено стабільною заробітною платою, погашено борги. Почали відновлюватись технічні засоби, виділялись фінанси на виробництво та придбання нової техніки. Внаслідок таких зрушень відбулись позитивні зміни. Наприклад, підвищився рівень обслуговування пасажирів, були оновлені вокзали, на окремих ділянках впроваджено швидкісний рух пасажирських поїздів, швидкість яких сягала 160 км/год.

Проте, не зважаючи на позитивні зміни, рівень фінансування та інвестицій є недостатнім для того, щоб найповніше задовольнити потреби у технічному переоснащенні залізничного транспорту. З кожним роком залізниці фізично зношуються, морально старіють. За даними 2020 року, рівень їх зносу становив більше 75%.

До формування ринкових відносин в Україні рівень розвитку залізничного транспорту був доволі низьким. Адже для тих, хто відправляв вантажі, важливими залишалися розмір тарифу, якість збереження вантажу, швидкість доставки. Для пасажирів, які користувались послугами залізниці, важливими залишалися вартість та комфорт. За такими критеріями автомобільний транспорт став передувати залізничному, внаслідок чого останній втратив вагому частку на ринку транспортних послуг.

Оскільки частка залізничного транспорту на загальному ринку послуг зменшилась, варто виокремити основні причини. По-перше, це низький рівень адаптації системи управління відповідно до сучасних потреб на ринку, законодавчої бази та міжнародних вимог. По-друге, усі транспортні послуги із залізничних перевезень знаходиться у межах однієї організації і фактично є монополізованими. По-третє, недостатньо оновлюються основні фонди, а існуючі не відповідають технічному рівню та сучасним вимогам. По-четверте, вигідне геополітичне положення нашої держави, можливості її транспортних комунікацій для міжнародних перевезень не використовуються повною мірою. По-п'яте, відсутній стабільний зв'язок з виробництвом, торгівлею, митницею; низькими темпами вдосконалюються транспортні

технології. По-шосте, недостатня інформативна взаємодія залізничного транспорту з іншими галузями економіки. По-сьоме, низький рівень ефективності фінансових та економічних зв'язків спричиняє недостатню кількість інвестицій для розвитку залізничного транспорту.

2.2. Оцінка та перспективи розвитку залізничної галузі в Україні

Входження України у Європейський Союз передбачає уніфікацію українських залізниць відповідно до європейського стандарту [9, с. 33]. Ефективність транспортної інфраструктури кожного регіону є одним із найважливіших факторів економічного зростання. Інфраструктура створює висококонкурентну економіку, забезпечуючи мобільність людей і товарів, створюючи умови для зростання продуктивності, розвитку та підвищення ефективності виробництва, розподілу та споживання.

Залізничний транспорт призначений, насамперед, для вантажних перевезень сільськогосподарської та промислової продукції. Найпоширенішими вантажами є вугілля, зернова продукція, сталь та інша громіздка та важка продукція. Особливістю залізничних перевезень залишається їх регулярність, яка не залежить від погодних умов. Загалом, залізничний транспорт використовують для перевезення практично усіх видів продукції та товарів. У структурі освоєння капіталу в Україні саме залізнична галузь займає левову частку усіх інвестицій (див. рис. 2.1).

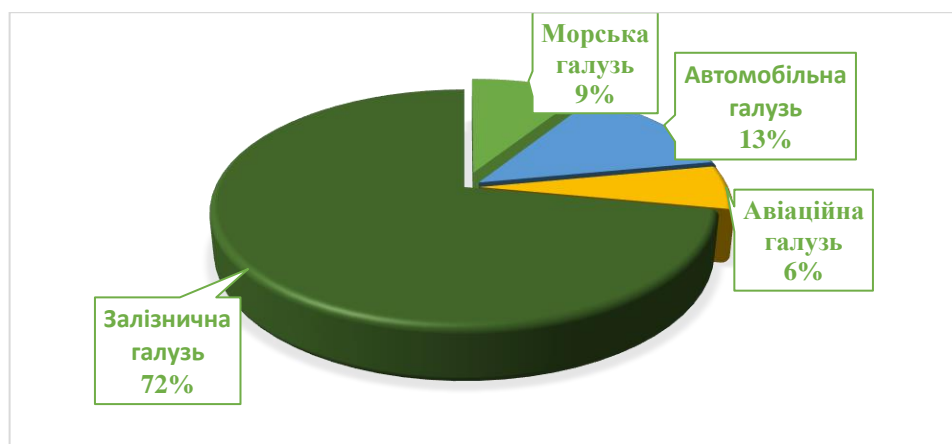


Рис. 2.1. Структура освоєння інвестицій в Україні у 2020-2021 рр.

Варто зазначити, що залізничний транспорт має багато переваг перед іншими видами. Він економічний, екологічно чистий, з високим рівнем безпеки та комфорту, надійний, має високу пропускну здатність (перевезення більшої кількості вантажів, ніж інші види транспорту за відносно нижчу вартість), може перевозити великі об'єми вантажів [30, с. 15]. Проте, незважаючи на ряд переваг, даний вид транспорту має і певні недоліки, головний з яких – недостатня інфраструктура, адже залізнична мережа хоча і є досить розширеною, проте залишаються віддалені міста і села, які не мають доступу до залізничного транспорту.

Для того, щоб оцінити розвиток залізничного транспорту в Україні, варто виділити його особливості. Так, дослідники П. Стемпник та Г. Чальський виокремили такі риси інфраструктури транспорту: техніко-економічна неподільність та довгостроковий термін існування [21, с. 12].

Технічна та економічна унітарність передбачає створення спеціальних об'єктів інфраструктури, які забезпечать якісне функціонування залізничного транспорту. Необхідна кількість споруд забезпечить правильне використання уже існуючих залізничних шляхів та ефективне використання транспорту.

Об'єкти залізничної інфраструктури мають певні терміни проектування, будівництва, використання. Проте доволі часто перед початком будівництва того чи іншого об'єкта постає проблема адаптації окремих елементів до уже існуючих транспортних мереж. Оскільки терміни експлуатації об'єктів залізничної інфраструктури є тривалими, то необхідно врахувати фактори потенційної забудови та розвитку прилеглих територій при їх проектуванні. Взаємозв'язок елементів залізничної інфраструктури з областю, в якій вони розташовані, спричиняє обмеження можливостей імпорту.

Вся транспортна інфраструктура поділяється на лінійну і точкову. До лінійних об'єктів транспортування входить транспортна мережа (всі типи маршрутизації зв'язку), об'єкти вантажного обслуговування (вантажна станція, термінал) та пасажирського транспорту (вокзал, елементи

дорожнього сервісу). Основне завдання лінійних об'єктів – забезпечити безперебійну роботу залізничного транспорту. Точковими об'єктами залізничної інфраструктури є об'єкти технічного обслуговування, ремонту, які допомагають забезпечити високий рівень надання послуг.

Оскільки на території України проходить відразу п'ять пан'європейських транспортних коридори (№ 3, 5, 7, 8, 10), декілька коридорів Організації співробітництва залізниць, а також транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія (Трасека), залізнична мережа України займає одне із провідних місць у світі (четверте), поступаючись лише США, Канаді та Росії [21, с. 13].

Залізничний транспорт України є основним, а в окремих випадках виступає чи не єдиним транспортом, який забезпечує пасажирські та вантажні перевезення. Це підтверджують обсяги перевезень, здійснені даним видом транспорту (див. табл. 2.1 та табл. 2.2).

Таблиця 2.1

Обсяг перевезеного вантажу залізничний транспортом України, млн т

Рік	Усі види транспорту	Залізничний транспорт	Питома вага залізничних перевезень у загальному обсязі, %
2017	902,8	512,8	56,77
2018	891,7	498,5	55,93
2019	695,3	391,5	56,23
2020	755,7	432,2	57,26
2021	811,7	468,4	27,71
Усього	4057,2	2303,4	56,77

Таблиця 2.2

Обсяг пасажирських перевезень залізничним транспортом, млн осіб

Рік	Усі види транспорту	Залізничний транспорт	Питома вага залізничних перевезень у загальному обсязі, %
2017	8835,0	447,4	5,06
2018	8331,2	445,6	5,35
2019	7274,1	425,9	5,86
2020	6837,7	426,6	6,24
2021	6972,9	430,1	6,17
Усього	38250,9	2175,6	5,69

Відповідно до даних, наведених в табл. 2.1 та 2.2, можна зробити висновок, що залізничний транспорт виконує важливу соціальну роль,

здійснюючи багато пасажирських перевезень. Також варто зазначити, що конкуренцію на ринку транспортних послуг для залізничного транспорту становить автомобільний. Проте, не зважаючи на це, відсоток пасажирських перевезень залізничним транспортом щодо загальних перевезень збільшується щорічно. Тобто, спостерігається підвищення попиту на послуги, які надає залізнична галузь.

Залізничний транспорт відіграє чималу роль у перевезенні пасажирів та вантажу. Проте, цей вид транспорту має багато проблем. Наприклад, висока зношеність основних фондів залізниць, використання застарілого рухомого складу, внаслідок чого зростають витрати на їх ремонт, знижується якість та рівень безпеки перевезень [7, с. 131]. Велика частина пасажирських та вантажних вагонів, локомотивів не мають необхідного технічного стану та потребують не тільки ремонту, але й заміни на сучасніші та досконаліші.

Оскільки місткість фонду залізничного транспорту досить велика, вона потребує постійного фінансування та інвестування. Підприємства залізничного транспорту повинні відшукувати допоміжні осередки інвестування, тому що задовольнитися власними ресурсами вони не можуть, а державне фінансування є недостатнім. Найперспективнішими джерелами інвестиційних вкладів є вітчизняні та іноземні інвестори.

Однак, з метою активізації інвестиційних процесів у залізничному транспорті, потрібно вирішити серйозні проблеми, які з роками можуть ускладнюватись. Серед таких варто виділити: неринкові характеристики функціонування підприємств залізничного транспорту, недосконалу структуру та систему управління залізничної галузі, воєнні дії на території нашої держави.

Незважаючи на те, що Україну визнано як країну, що має ринкову економіку, сьогоденне становище залізничної галузі характеризується відсутністю умов для розвитку ринкових відносин. Насамперед, це відсутність конкуренції залізничних підприємств та непрозорість ринку транспортних послуг.

Негативним чинником, який вплинув на розвиток залізничного транспорту, стало погіршення епідеміологічної ситуації у зв'язку з поширенням коронавірусної хвороби COVID-19 в країнах світу, зокрема і Україні. Як свідчать статистичні дані, надані Міністерством інфраструктури України, за період 2020-2021 років кількість вантажних перевезень скоротилась на 11%, а пасажирських – більше, ніж на 50%. Також, за повідомленням, розміщеним на сайті «Укрзалізниці», нині, окрім квитка на поїзд та документа, що посвідчує особу, з 21 жовтня 2021 року пасажирам необхідно пред'явити міжнародний або внутрішній сертифікат про вакцинацію проти COVID-19, або засвідчити отримання хоча б однієї дози вакцини (так званий «жовтий» сертифікат), або негативний ПЛР-тест чи експрес-тест на визначення антигену коронавірусу, або сертифікат про повне одужання від COVID-19. Такі умови також значно знизили попит на пасажирські перевезення залізничним транспортом.

Однак, в кінці 2021 та на початку 2022 спостерігалась тенденція до незначного підвищення попиту на пасажирські перевезення. Це було пов'язано із впровадження державної програми «єПідтримка», яка була ініційована Президентом України та запроваджена 19 грудня 2021 року. За допомогою цієї програми громадяни України, котрі пройшли повний курс вакцинації від COVID-19, мали змогу згенерувати сертифікат у застосунку «Дія» та отримати 1000 грн на картку. До переліку товарів та послуг, на які можна витратити ці кошти, увійшла і оплата квитків на пасажирські перевезення залізничним транспортом. Таким чином держава підтримувала ті сфери та підприємства, які найбільше постраждали внаслідок епідеміологічної ситуації та впровадження карантинних обмежень.

Перелічені вище умови ведуть за собою низку певних кроків, які допоможуть адаптувати залізничну галузь до діяльності в умовах сучасної ринкової економіки.

Основними передумовами модернізації залізничного транспорту можна вважати:

- низьку ефективність роботи, яка є наслідком монополізації галузі на інфраструктуру та перевезення;
- непрозорість при організації та управлінні залізничною галуззю;
- перехресне субсидіювання перевезень пасажирів за рахунок перевезень вантажів;
- об'єднання господарської діяльності та апарату державного регулювання в один орган державного управління;
- відносно низький рівень розвитку залізничного транспорту України порівняно з провідними країнами світу;
- невідповідність світовим стандартам у питаннях безпеки залізничного транспорту;
- дефіцит інвестицій;
- зменшення частки залізничного транспорту України на світовому ринку тощо.

У 2012 році було прийнято Закон України «Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування». Для утворення публічного акціонерного товариства було прописано основні правові, економічні та організаційні умови. Також, відповідно до Закону, уся кількість акцій АТ є державною власністю [17].

Створене акціонерне товариство «Укрзалізниця» діє у визначених напрямках розвитку залізничної галузі. Серед основних напрямів варто виділити: ринкову зміну в управлінні залізничним транспортом; покращення економічної та фінансової системи, тарифів на перевезення; реалізацію ефективної соціальної політики; створення сприятливих умов для розвитку конкуренції. Одним із завдань акціонерного товариства є покращення структури управління залізничною галуззю, створення допоміжних підприємств, які є конкурентоспроможними та зможуть вести діяльність у сфері вантажних, пасажирських перевезень, ремонту колій, рухомих складів,

виготовленні запчастин. Було технічно переоснащено багато транспорту, скорочувались перехресні субсидування пасажирських перевезень.

Важливим завданням щодо розвитку залізничної галузі можна вважати запровадження швидкісних поїздів. Таке рішення дозволить вдосконалити експлуатаційну роботу та розвивати залізничний транспорт України. Для пасажирів таке рішення допоможе зменшити часові витрати на поїздки пасажирськими поїздами та електричками. Окрім того, швидкісні поїзди є екологічно чистою складовою світової транспортної галузі. Враховуючи досвід провідних країн світу, які займалися впровадженням швидкісних потягів, можна зробити висновок, що вирішити проблему підвищення швидкості залізничного транспорту можна двома шляхами. У перший спосіб реалізувати дане завдання можна на уже побудованих залізничних мережах. Другий спосіб передбачає будівництво та впровадження нових швидкісних магістралей [27, с. 108].

Для того, щоб організувати швидкісні перевезення на території України, у 2012 році було засновано Українську залізничну швидкісну компанію. Вона стала першою компанією, яка займалась саме швидкісними пасажирськими перевезеннями. Такі швидкісні поїзди носять назву Інтерсіті+ (див. Додаток Д). Нині Українська залізнична швидкісна компанія налічує 10 електропоїздів, виготовлених компанією Hyundai Rotem у Кореї; 2 локомотиви, виготовлені ПАТ «Крюківський вагонобудівний завод»; 2 двосистемні електропоїзди Екр-1, виготовлені ПАТ «КВБЗ» та 2 електропоїзди Skoda, виготовлені компанією Skoda у Чехії (див. Додаток Д).

Нині ці поїзди об'єднують столицю України з великими промисловими центрами – Запоріжжям, Дніпром, Харковом, Львовом, Тернополем. Також курсують поїзди основних туристичних центрів – Одеси та Трускавця. Такі швидкісні поїзди мають ряд переваг, серед яких: значно менший час пересування, відносно невисока вартість перевезення (порівняно з іншими

видами транспорту на таку ж саму відстань), надійність, комфортність, зручний розклад руху, високий рівень сервісу.

Реалізовані завдання допоможуть підвищити операційну ефективність та оптимізувати витрати залізничного транспорту, збільшать обсяги пасажирських та вантажних перевезень, скоротять державні субсидії, активізують інвестиційну діяльність, підвищать якість наданих послуг.

Отже, на сьогоднішній день залізничний транспорт переживає інтенсивні перетворення, які спрямовуються на підвищення ефективності даної галузі. Варто виділити основні перетворення. Насамперед, це встановлення нових колій, розподіл пасажирського і вантажного рухів, впровадження швидкісного руху для пасажирів, застосування нових інформаційно-комп'ютерних технологій, модернізація вокзалів, електрифікація залізничних колій тощо.

2.3. Розвиток ресурсного потенціалу залізничного транспорту України

Оскільки залізничний транспорт України займає вагоме місце в господарському комплексі держави, то однією із стратегічно важливих складових економіки є розвиток ресурсного потенціалу залізничної галузі. На сьогоднішній день українська залізниця знаходиться у кризовому стані. Насамперед, знижується рівень її конкурентоспроможності з-поміж залізниць інших країн. І саме ресурсний потенціал та його розвиток впливає на конкурентоспроможність залізничної галузі.

Проаналізуємо поняття «ресурсний потенціал». Як зазначено у статті О. Чупири та Є. Бурлаки, ресурсний потенціал – це комплекс різноманітних ресурсів, до яких входять матеріальні, нематеріальні, трудові, фінансові ресурси, в тому числі здатність працівників використовувати перелічені ресурси для ефективного досягнення поставленої мети та завдань [5, с. 25].

Управління розвитком ресурсного потенціалу залізничного транспорту – це впровадження функцій управління, яке здійснюється для того, аби забезпечити процес накопичення, удосконалення та трансформації ресурсів і взаємозв'язків між ними, які будуть відповідати викликам зовнішнього середовища, і як наслідок призведе до вдосконалення, покращення та позитивного розвитку залізничного транспорту [4, с. 29]. Для того, аби ефективно управляти розвитком ресурсного потенціалу залізничного транспорту, керівництву потрібно зрозуміти, які основні чинники впливають на його розвиток та вдосконалення.

Аналізуючи праці М. Татара, ми дійшли висновку, що дослідник поділив чинники впливу на ресурсний потенціал на дві основні групи. Перша група – чинники внутрішнього середовища, до яких науковець відніс організаційно-структурні, ресурсні, технологічно-технічні, управлінські, фінансові та соціально-економічні чинники. Друга група – чинники зовнішнього середовища, до яких віднесено галузеве-ринкові, соціологічно-психологічні, культурні, політичні, правові, демографічні, економічні, макроекономічні, соціальні, екологічні та культурологічні чинники [43, с. 84].

Дослідник О. Латишева стверджує, що найбільший вплив на розвиток ресурсного потенціалу підприємства мають такі фактори як економічно-фінансовий, технологічно-технічний, управлінський, організаційно-управлінський, фактори активної рекламної діяльності, інвестицій, моніторингу екологічного стану ресурсів [25, с. 128].

Наведені вище вчені застосовують різні способи виявлення факторів, що впливають на ресурсний потенціал, але найпоширеніший підхід – це підхід, за якого фактори розподіляються відповідно до впливу на фактори внутрішнього і зовнішнього середовища.

Питання факторів, які впливають на розвиток ресурсного потенціалу виробництв, не є новими у науковій літературі, однак без розгляду

залишаються окремі аспекти, які стосуються дослідження та систематизації ресурсного потенціалу саме залізничної галузі.

Ресурсний потенціал залізничного транспорту є динамічною системою, яка постійно розвивається, змінюється, покращується, до якої вносяться зміни. Чинники, які впливають на цю динаміку, можуть бути як внутрішніми (тобто ендогенними), так і зовнішніми (екзогенними). Саме вони задають тенденції та напрями розвитку ресурсного потенціалу виробництва. Для того, щоб держава могла ефективно впроваджувати процес управління та модернізацію ресурсного потенціалу залізничної галузі, необхідно враховувати фактори впливу на розвиток потенціалу даної галузі.

Розглянемо детальніше кожен з факторів впливу на розвиток ресурсного потенціалу залізничної галузі (див. Додаток Е).

Аналіз наукової, методичної, довідникової літератури дозволив зробити висновок, що чинники розвитку ресурсного потенціалу залізничної галузі поділяються на три рівні: макрорівень, мезорівень та макрорівень. Відповідно до кожного з них, існує глобальний, національний, галузевий рівні та рівень підприємств залізничної галузі. Важливий вплив на розвиток ресурсного потенціалу здійснює матеріальне, трудове, фінансове й інформаційне забезпечення, які в сукупності складають чотири центральні елементи ресурсного потенціалу. Фактори, які відносять до галузевого рівня, впливають на ресурсний потенціал залізничної галузі та визначають напрями розвитку. Фактори, що входять до складу національного рівня, допомагають визначити основні напрями розвитку політичної, економічної, соціальної та культурної сфер в цілому. Фактори глобального рівня включають в себе розвиток економіки, науки, культури та суспільства у світовому масштабі.

Аналіз літератури щодо класифікації рівнів дозволив виокремити перший рівень, який називають глобальним. До нього відносять такі чинники, як:

- економічні (послуги, робоча сила, товаропотоки між державами, менеджмент, мережа бізнес-структур, висока роль економічних утворень, глобальна інфраструктура);
- соціокультурні та демографічні (розвиток народонаселення, інтелектуальна складова доданої вартості, зрушення вікової структури працівників, підвищення життєвого рівня населення, стандартизація їх вподобань, попиту, звичок, розвиток рекреаційних ресурсів, світового туризму);
- політичні (свобода пересувань громадян, регулювання процесів міграції, розвиток світових інтеграційних тенденцій, розмивання кордонів);
- технологічно-технічні (успіхи науково-технічного прогресу, глобальний розвиток залізничної галузі).

Другий рівень, який називають національним, включає в себе наступні чинники:

- економічні (розвиток ринку праці, в тому числі регулювання чисельності зайнятих, безробітних, розвиток ринку паливних та енергетичних ресурсів, регулювання курсу валют, оплати праці, податкової, грошово-кредитної, транспортної діяльності, покращення системи держзакупівель);
- політико-правові (нормативно-правова база, стабільна політична ситуація країн, розвиток громадянського суспільства, розвиток самоврядування, міжнародних зв'язків);
- демографічні (сімейна політика з питань шлюбу, охорони дитинства, материнство, батьківство, народжуваність і смертність, аналіз чисельності населення у державі, вікова структура населення, політика з питань забезпечення населення житлом, необхідним побутом); захист прав споживачів (висока якість товарів, послуг, контроль
- соціальні (трудові відносини, система подолання бідності (соціальне партнерство, трудові права, охорона праці), соціального забезпечення (пенсії,

страхування, соціальні виплати у разі інвалідності тощо), розвиток системи освіти, науки, охорони здоров'я, мистецтва, соціальна політика регіонів);

- природно-кліматичні (природні ресурси, кліматичні умови, екологічна ситуація).

Третій (галузевий) рівень містить в собі такі чинники:

- покращення системи кадрової підготовки працівників залізничної галузі

- високий ступінь співробітництва науки та виробництва;
- соціальне та економічне заохочення до розвитку покинутих регіонів;
- державна та галузева політика у сфері залізничного транспорту;
- залучення інвестицій у залізничну галузь.

До четвертого рівня підприємств залізничної галузі входить низка чинників, які можуть як позитивно (чинники, що стимулюють розвиток), так і негативно (чинники, що гальмують розвиток) впливати на розвиток ресурсного потенціалу залізничної галузі. Серед таких виділяють:

- трудові (фактори, що стимулюють розвиток – забезпеченість кадровими ресурсами, висока продуктивність праці, високий коефіцієнт обігу за прийом, кваліфікація персоналу, рівень взаємовідносин в колективі; фактори, що гальмують розвиток – плинність кадрів, часті звільнення, частота захворювань на підприємстві);

- матеріальні (стимулятори – оновлення рухомого складу, фондвіддача, забезпеченість паливом, провізна здатність залізниці, оновлення запасів; дестимулятори – знос технічної, логістичної інфраструктури, витрата палива та електричної енергії під час вантажних та пасажирських перевезень);

- фінансові (фактори, що стимулюють розвиток – поточна, проміжна та абсолютна ліквідності, платоспроможність, забезпеченість обіговими засобами, маневреність власного капіталу, обігова активність, кредитна

заборгованість, рентабельність; фактори, що гальмують розвиток – коефіцієнт для визначення фінансових ризиків);

- інформаційні (стимулятори – задіяність персоналу в інформаційних технологіях, забезпечення інформаційними технологіями, фінансування, ефективність управління, прибутковість патентів, оперативність управління, нематеріальні активи у структурі не обігових активів виробництва; дестимулятори – керованість) [42, с. 15].

Кожен рівень факторів здійснює взаємний вплив один на одного, тим самим підсилюється його дія та обумовлюється виникнення нових факторів. Якщо показник чинника-стимулятора високий, це означає, що здійснюється позитивний вплив на розвиток ресурсного потенціалу залізничної галузі України. А якщо показники високі саме у показників-дестимуляторів, то, відповідно, здійснюється негативний вплив на розвиток ресурсного потенціалу.

Отже, представлена система чинників, які позитивно чи негативно впливають на розвиток ресурсного потенціалу залізничної галузі дозволяє на її основі розробляти ефективні заходи, спрямовані на розвиток ресурсного потенціалу.

Висновок до другого розділу

Сучасний стан залізничного транспорту України характеризується розгалуженою системою залізничних мереж, розвиненою інфраструктурою. Технічне устаткування, стабільна робота залізниць дозволили залізничному транспорту задовольнити потреби української економіки та населення в цілому в пасажирських та вантажних перевезеннях, дозволили залишатися конкурентним на загальному ринку транспортних послуг.

Залізничний транспорт вважають однією із базових галузей економіки України. Реформаційні зміни в економіці, темпи соціальних, економічних та інституційних переоснащень сучасної залізничної галузі не можуть забезпечити потреби суспільства та необхідний рівень розвитку. Проте оскільки залізничний транспорт займає вагомe місце в економіці нашої держави, варто створити систему економічної підтримки для даної галузі, аби вона не гальмувала процес соціально-економічного розвитку України.

Отже, для залізничного транспорту України одним із пріоритетних завдань залишається приведення структури та фонду управління галуззю до вимог, які диктує сучасність. Модернізація економічних процесів в Україні, протиріччя процесів, які відбуваються навколо, спричинили різкий спад виробництва та зниження перевезень вантажів.

Протягом багатьох років розвитку залізнична галузь України прагнула до самостійного покриття збитків від пасажирських перевезень. Проте через те, що знижувались темпи зростання економіки, відбувся критичний спад фінансового стану залізничного транспорту. Як наслідок, було неможливо оновити основні фонди, рухомий склад, вдало реалізовувати інноваційні та інвестиційні проекти. Зміни, які відбуваються на сучасному етапі, необхідні в першу чергу для того, аби залучити інвесторів, активізувати діяльність підприємств, оновити рухомі склади, покращити якість послуг, зайняти провідну позицію на ринку транспортних послуг.

РОЗДІЛ 3

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ ТА ШЛЯХИ ЇХ ВИРІШЕННЯ

3.1. Проблема управління залізничним транспортом України

Залізничний транспорт України допомагає у забезпеченні зовнішніх та внутрішніх транспортних, економічних зв'язків, забезпечує потреби населення у вантажних та пасажирських перевезеннях. Успішна діяльність залізничного транспорту, як складової однієї транспортної системи України, забезпечує функціонування усіх галузей суспільного виробництва, соціальний та економічний розвиток.

На території України діє єдина монопольна організація «Укрзалізниця», яка надає послуги з вантажних та пасажирських перевезень, та впливає на економіку держави. Промисловий вузол залізничного транспорту являє собою складну систему інфраструктури, основою якої є мережа залізниць, що забезпечує потреби населення в перевезеннях. Залізнична галузь є органічною складовою кожного виробництва, оскільки вона забезпечує сировину, паливо та продукцію з пункту виробництва у пункт споживання, а також здійснює розподіл праці, спеціалізує та кооперує виробництво. Освоєння нових територій, природних ресурсів, раціональний розподіл виробництв неможливо уявити без залізничного транспорту. Саме транспортна галузь виступає важливим фактором економічного об'єднання країн та розвитку торгівлі між різними країнами.

Однією із проблем залізничної галузі ми вважаємо проблему управління залізничним транспортом. Для найповнішого розкриття цієї проблеми проаналізуємо сутність поняття.

На думку Н. Якименко, управління в галузі залізничного транспорту – це інструмент здійснення національних інтересів [29, с. 37]. Дослідник Р. Сущенко зазначає, що державне регулювання розвитку залізничної галузі –

це процес, спрямований на отримання стабільного прибутку, конкурентних переваг, а також на перспективне довгострокове виживання відповідно до мети у зовнішньому середовищі, яке постійно змінюється [3, с. 119].

За словами М. Чеховської, ефективне управління залізничним транспортом можливе за умови дотримання двох наступних принципів: надійності та якісного транспортного забезпечення потреб клієнтів [51, с. 71].

Дослідниця Н. Терьошина подає такі принципи управління залізничним транспортом, як системність, цілеспрямованість, багатовимірність та ієрархічність [3, с. 120].

На структуру залізничної галузі України впливає багато факторів. Насамперед варто виділити такі, як: НТП; міжнародний розподіл робочої сили; покращення матеріального стану і культурного рівня працівників; планування темпів розвитку транспортної системи загалом та окремих його галузей; концентрація, спеціалізація, кооперування та комбінування виробництв; суспільно-історичний фактор; зміцнення позицій країни на світовому ринку.

Управління всією транспортною галуззю України здійснюється за галузево-територіальним принципом. На державне управління залізничним транспортом покладено багато завдань (див. рис. 3.1).

ОСНОВНІ ЗАВДАННЯ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ	
→	Забезпечення вчасного, повноцінного та якісного задоволення потреб населення і виробництва у перевезеннях, потреб оборони України.
→	Захист прав громадян під час їх обслуговування.
→	Безпечне функціонування транспорту.
→	Дотримання потрібних темпів і пропорцій розвитку транспортної галузі.
→	Захист економіки України та інтересів підприємств і організацій транспорту та споживачів транспортних послуг.
→	Створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту.
→	Обмеження монополізму та розвиток конкуренції.
→	Координація роботи різних видів транспорту.
→	Ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту та охорони навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту.

Рис. 3.1. Основні завдання управління залізничним транспортом

З інформації, наведеної на рис. 3.1, випливає, що управління залізничною галуззю України базується на певних засадах, які поділяють на нормативно-правові та організаційно-правові. До нормативно-правової основи відносять Конституцію України, Господарський кодекс України, відповідні Закони України. До організаційно-правових основ відносять систему органів державної влади, місцеві органи самоврядування тощо [3, с. 120] (див. рис. 3.2).

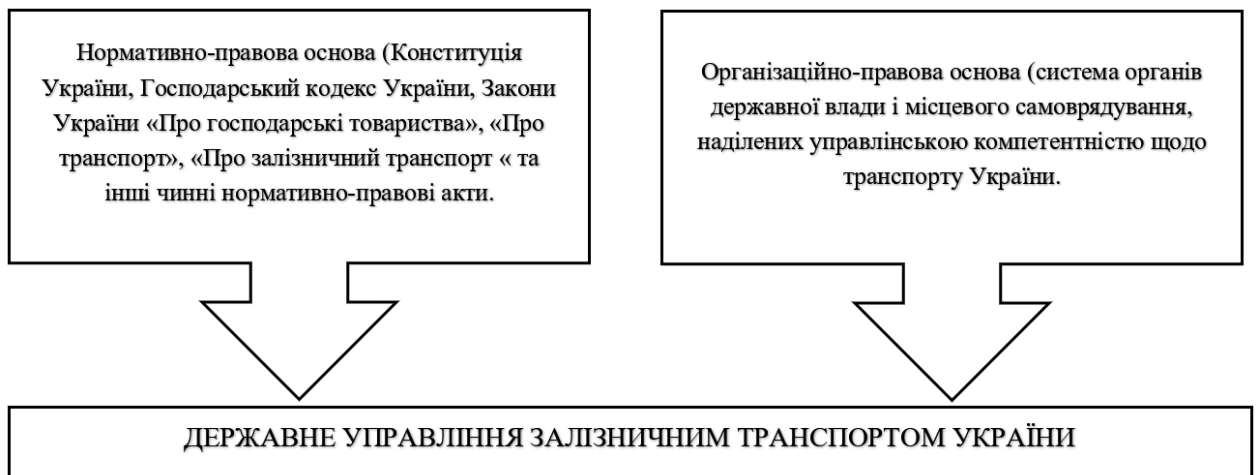


Рис. 3.2. Правові засади реалізації державного управління залізничним транспортом України

Основні види діяльності транспортної галузі України визначає Закон України «Про транспорт», а безпосередню діяльність у залізничній галузі – Закон України «Про залізничний транспорт».

Методи управління транспортом поділяють на дві групи:

- адміністративні методи (видання владних актів – укази Президента України, постанови Верховної Ради, накази Міністерств, департаментів певних видів транспорту тощо);
- економічні методи (використання економічної зацікавленості транспортних підприємств і окремих працівників у результаті роботи) [2, с. 233].

Зважаючи на те, що на території України розвиваються ринкові відносини, більша увага повинна надаватися саме економічним методам управління транспортною галуззю.

У статті 4 Закону України «Про залізничний транспорт» вказані основні цілі та завдання управління залізничним транспортом. У документі вказано, що з метою забезпечення державних і суспільних інтересів, свободи підприємництва і формування ринку транспортних послуг, безпеки перевезень, захисту навколишнього природного середовища Кабінет Міністрів України визначає умови і порядок організації діяльності залізничного транспорту загального користування, сприяє його пріоритетному розвитку, надає підтримку в задоволенні потреб залізничного транспорту у рухомому складі, матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах. Управління процесом перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученнях здійснюється централізовано і належить до виключної компетенції АТ «Укрзалізниця» [16].

Особливу увагу варто приділити питанням формування моделей передбачення кореспонденцій потоків на залізницях під час впровадження швидкісного руху пасажирських потягів. Найбільш потенційними напрямками розвитку системи швидкісних перевезень є змішаний тип розвитку мережі, в основу якого покладено модернізацію уже наявних залізничних колій з метою впровадження на їх основі швидкісних пасажирських поїздів, які здатні збільшувати швидкість руху до 180 км/год.

У Законі України «Про залізничний транспорт» вказано, що основне призначення інфраструктури залізничного транспорту – це обслуговування вантажних та пасажирських потоків із забезпеченням їх перевезення за допомогою транспортних засобів, тобто за допомогою рухомого складу. Інфраструктура залізничного транспорту виконує дві основні функції [16]. Перша – регулююча функція, яка здійснює вплив на характер та якість функціонування окремих складових інфраструктури та регулює їх діяльність. Друга функція – забезпечувальна, створює усі необхідні умови для

переміщення вантажів та пасажирів у часі та просторі. Для того, аби витрати підприємців на вантажні перевезення були нижчими, а перевезення були більш комфортними та безпечними.

Якщо інфраструктура залізничного транспорту буде добре розвиненою, то зменшаться витрати підприємців на вантажні перевезення, а для пасажирів поїздки будуть більш комфортними, зручними та безпечними.

З метою виконання завдань, поставлених перед управлінням залізничною галуззю, необхідно враховувати, що державна політика з питань розвитку залізничного транспорту повинна базуватися на таких функціях: забезпечення безпеки та цілісності економіки країни, збалансованість та стабільність розвитку кожного регіону, вирішення суспільних проблем, прагнення реалізувати соціальну політику держави щодо громадян. Важливим елементом нетарифного регулювання є контрольна та наглядова функції.

Розвиток транспортного потенціалу залізничної галузі визначають за допомогою факторів: зовнішніх та внутрішніх. До зовнішніх належать фактори, які обумовлюють функціонування суб'єктів, включених до зовнішнього середовища залізничного транспорту (підприємства, які займаються логістичною, науково-дослідною та іншими видами діяльності) та дії держави стосовно підтримки залізничної галузі. До внутрішніх факторів відносять ті фактори, які обумовлюють функціонування суб'єктів, включених до внутрішнього середовища залізничного транспорту (залізниця, промисловий підрозділ тощо).

Враховуючи результати сучасних наукових досліджень, науковці О. Дейнека, В. Бугай, А. Нестеренко систематизували функції, принципи та завдання системи державного управління залізничним транспортом (див. Додаток Ж) [3, с. 121].

Важливим аспектом управління залізничним транспортом є той факт, що у даному виді транспорту є найбільша частка державної власності та високий рівень адміністрування усіх транспортних відносин.

Питаннями визначення умов та порядку організації діяльності залізничного транспорту загального користування, сприяння пріоритетним напрямкам розвитку, надання підтримки з метою забезпечення потреб залізниці у рухомому складі, підтримки технічно-матеріальними та паливно-енергетичними ресурсами займається Кабінет Міністрів України.

Одним із варіантів вирішення проблеми управління залізничним транспортом є регулювання діяльності законодавчої та виконавчої влади щодо питань залізничної галузі, спрямування її на сучасні потреби галузі, врахування інноваційних впроваджень у світі та перенесення їх досвіду у вітчизняний менеджмент, запровадження інтеграції усіх галузей відповідно до індивідуальних потреб кожної.

Також, важливим аспектом вирішення даного питання є підготовка кваліфікованих та компетентних працівників. З цією метою у багатьох закладах професійної та вищої освіти здійснюється підготовка таких працівників. Наприклад, у Дніпровському національному університеті залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, Українському державному університеті залізничного транспорту, Київському інституті залізничного транспорту, Київському фаховому коледжі транспортної інфраструктури, Одеському фаховому коледжі транспортних технологій, Миколаївському фаховому коледжі транспортної інфраструктури пропонують освітню програму за напрямом 275.02 «Транспортні технології на залізничному транспорті (Організація перевезень і управління на залізничному транспорті)». По закінченню навчання здобувачі освіти, що навчались за цією освітньою програмою, мають можливість координувати діяльністю усіх галузей та підрозділів залізничного транспорту; здійснювати керування та контроль за рухом поїздів; практично управляти експлуатаційною роботою залізниць; організовувати експлуатаційну, вантажну та комерційну роботу на станціях тощо.

Отже, залізничний транспорт України має багато проблем, які потребують вирішення. Насамперед, це проблема управління цією галуззю та приведення основних фондів та структури менеджменту до сучасних умов.

Реконструювання економічних умов, в яких знаходиться Україна, протиріччя процесів, призвели до значного зниження перевезень вантажів та пасажирів. Протягом багатьох років Українська залізниця намагалася власними зусиллями покрити збитки від пасажирських перевезень. Проте низькі темпи зростання економіки призвело до низки проблем. Насамперед, це зниження фінансового стану підприємств залізничного транспорту, неможливість оновити основні фонди, рухомий склад, неможливо вдало реалізувати інноваційні та інвестиційні проекти. Сучасні зміни у розвитку залізничного транспорту повинні активізувати діяльність залізничної галузі; допомогти у оновленні рухомого складу, оптимізації структури управління, підвищенні якості надання послуг та підвищенні конкурентоспроможності залізничного транспорту серед інших видів транспорту.

3.2. Проблема організації праці та її продуктивності на залізничному транспорті

Серед проблем залізничної галузі України однією із головних є проблема трудових ресурсів, оскільки саме на оплату праці та податки за працівників йде вагома частка витрат залізниці та інших підрозділів залізничного транспорту. Тому чи не найважливішим завданням розвитку залізничної галузі є вдосконалення трудових ресурсів та організація праці на залізничному транспорті.

Оскільки важливим завданням є забезпечення стабільної роботи залізничного транспорту, варто приділити увагу показнику продуктивності праці. Для цього потрібно використати даний показник як стержень подальших перетворень у виробництві, перевезеннях, в складі виробничих підрозділів.

Діяльність залізничної галузі України, з огляду на сучасні ринкові умови, вимагає інноваційних підходів до питань управління трудовими ресурсами та визначення ефективності їх використання. Показник продуктивності праці українських працівників значно відрізняється від таких самих показників працівників провідних країн, тому дане питання є актуальним і сьогодні. Щоб правильно обрати інструменти для оцінки продуктивності праці, необхідно врахувати особливості конкретної галузі підприємства. Це сприятиме підвищенню ефективності управління трудовими ресурсами, зокрема і в залізничній галузі [14, с. 57].

Для найповнішого розкриття проблеми організації праці та її продуктивності на залізничному транспорті, необхідно здійснити аналіз праць науковців на дану тему. Наприклад, дослідниця Г. Савицька, з метою оцінки рівня інтенсивності використання персоналу, поділяє показники продуктивності праці на узагальнюючі, окремі і допоміжні [36, с. 343].

У сучасній науці існують різноманітні погляди на класифікацію методів визначення продуктивності праці. Науковці А. Череп та Г. Самойленко методи продуктивності праці поділили на методи виміру продуктивності праці та методи виміру рентабельності трудових ресурсів [50, с. 80]. Дослідник І. Сергійчук стверджує, що існує три методи, за допомогою яких можна виміряти продуктивність праці: нормативний метод, багатофакторна модель вимірювання продуктивності та багатокритеріальний метод (пошук ознак результату і витрат праці, інтеграція показників) [39].

Вчені О. Петрашак та Є. Колосінський, залежно від способу визначення обсягів виготовленої продукції, методи визначення продуктивності праці класифікують на: натуральні, трудові та вартісні [35]. Виготовлена продукція, виражена у штуках, метрах тощо, яка припадає на середнього працівника за певний період часу, відноситься до натуральних показників. До трудового методу відносять обсяг продукції, оцінений в одиницях нормованого часу, який співвідноситься до фактично відпрацьованого часу.

Вартісні показники – це вартість продукції, випущена протягом певного відрізка часу, яка припадає на одного середньооблікового працівника.

Як вказує І. Орлов, під час визначення продуктивності праці, варто враховувати не лише кількісні критерії, але й якісні. Це допоможе сформулювати мотиваційну систему виробництва чи підприємства. До якісних критеріїв можна віднести: зміну виробітку за рахунок зміни продуктивності праці, економію витрат на заробітну плату працівників, раціональне використання робочого часу [34].

За словами Т. Галайди та Н. Теницької, поняття «ефективності праці» та «ефективності виробництва» інтегруються між собою. Ефективність праці можна визначити за допомогою співвіднесення результату праці та витрат робочого часу, а також витратами праці у вартісному вираженні [6, с. 182]. Для того, аби створити ефективну систему управління продуктивністю праці, дослідниця М. Семикіна запропонувала використати три головні групи методів. Перша група – методи організаційна та технологічно-технічні, друга – психологічно-моральні методи, третя група – нормативно-адміністративні методи [38, с. 163].

За визначенням, поданим у конспекті лекцій І. Токмакової, «організація праці на підприємстві» – це система здійснення трудового процесу, що визначає порядок і умови поєднання та здійснення часткових трудових процесів, які його встановлюють, взаємодії виконавців із засобами праці і один з одним для досягнення поставленої мети спільної діяльності та забезпечення заданого соціально-економічного ефекту [45, с. 5].

Відповідно до даного визначення, виділяють три основні чинники раціональної організації праці. Перший чинник – предметний – забезпечує заданий обсяг виробництва певної продукції або послуг належної якості у заданий термін. Другий чинник – економічний – досягає мету діяльності за допомогою максимальної економічної віддачі кожної одиниці живої праці (оцінюється як продуктивність праці або зарплато ємність реалізованої продукції), яка використовується, та за сукупні витрати на виробництво

(оцінених крізь призму показника рентабельності). Третій чинник – соціальний – гуманізація праці (вдосконалення умов праці, підвищення якості, розвиток та реалізація трудового потенціалу, оптимізація праці, формування високого рівня задоволеності працею на підприємстві) [45, с. 5]. Основні компоненти організації праці розміщено у Додатку 3.

Організація праці на залізничному транспорті містить в собі декілька складових:

- поділ і кооперація праці на залізничному транспорті (обґрунтований поділ робочої сили за конкретними функціями, робочим місцем, створення виробничих колективів тощо);
- організація та обслуговування робочих місць, які допоможуть раціональніше використовувати робочий час;
- нормалізація праці (визначення норм затрат праці на виробництво продукції чи послуг як підґрунтя для організації трудової діяльності та визначення її ефективності);
- підбір персоналу, сприяння його розвитку (курси перекваліфікації, підвищення кваліфікації);
- оптимізація режиму праці та відпочинку впродовж робочого дня, тижня, місяця;
- організація стабільної виплати заробітної праці, інші види матеріального стимулювання;
- раціоналізація трудового процесу, прийомів та методів організації праці з огляду на прогресивний досвід передових держав;
- створення сприятливих умов для трудової діяльності (зниження шкідливості виробництва, важкого фізичного та психологічного навантаження, створення системної охорони праці тощо) [45, с. 7].

Перед процесом організації праці на залізничному транспорті постають важливі завдання. Перша група завдань – економічні. Ці завдання націлені на ефективні витрати потенційного робочого часу, зменшення трудомісткості

послуг або продукції, покращення використання обладнання за часом і потужністю, підвищення якості наданих послуг чи продукції. Наступна група завдань – організаційні. Такі завдання визначають порядок та послідовність виконання роботи, створення сприятливих умов для ефективної безперебійної роботи, забезпечення рівномірної завантаженості, індивідуальної та групової відповідальності за результати праці, створення системи для стимулювання до трудової діяльності тощо. Третя група завдань – психофізіологічні, які повинні полегшувати працю, усувати зайві витрати енергії тих, хто працює, забезпечувати психологічну сумісність і відповідність особливостям праці. Четверта група завдань – соціальні. Такі завдання сприяють підвищенню змістовності та привабливості трудової діяльності, покращенню умов для розвитку та росту працівників підприємства, підвищенню кваліфікації, реалізації трудової кар'єри тощо [46, с. 34].

Раціонально організувати працю на підприємствах залізничної галузі означає те, що необхідно враховувати усі умови, які необхідні для її здійснення; необхідно створити нормальні умови для праці та відпочинку, правильно організувати робочі місця; забезпечувати необхідну трудову та виконавчу дисципліну. Організація праці також залежить і від самого трудового колективу та інших чинників: згуртованість колективу, його свідомість, розуміння різних ситуацій, професійне вміння, мікроклімат, відповідальність за доручену справу [23, с. 109].

Оскільки усі технологічні процеси у залізничній галузі перебувають у постійному взаємозв'язку, то і трудові процеси необхідно узгоджувати та виконувати у комплексі. Важливою особливістю усіх процесів, які відбуваються на транспорті, є можливість їх розподілу за часом і простором, оскільки одна частина процесу використовується у стаціонарних умовах, а інша – у відкритих.

Саме за таких умов необхідно раціонально організувати виробничий процес. Це означає, що необхідно встановити пропорції між процесами, які

забезпечать ефективну роботу підрозділів та безперервне проведення робіт; розмістити виробничі дільниці, які допоможуть скоротити переміщення предметів праці; оптимально розмістити основне та допоміжне устаткування; застосувати систему управління, яка забезпечить доступ до необхідної інформації про виробництво та дозволить регулювати хід виробництва [45, с. 12].

Під час організації праці на залізничному транспорті необхідно керуватися законодавчими та нормативно-правовими документами, які регулюють трудову сферу. Серед таких варто виділити основний закон України – Конституцію, міжнародні договори про працю в Україні, Кодекс законів про працю України, закони про працю, постанови, схвалені Верховною Радою, накази Президента України, постанови та розпорядження Кабінету Міністрів України, нормативно-правові акти Міністерства праці та соціальної політики України, колективні та галузеві угоди, нормативно-правові акти решти відомств, які регулюють діяльність у сфері праці. Такою законодавчою базою керуються підприємства, котрі обирають працівників на залізничний транспорт та регулюють їх діяльність.

Працівники – це основний ресурс підприємств залізничного транспорту. За визначенням І. Токмакової, «персонал підприємств залізничного транспорту – це сукупність працівників різних професійно-кваліфікаційних груп, які зайняті на підприємствах залізничного транспорту і включені до облікового складу» [47, с. 6].

Персонал залізничного транспорту у залежності від рівня його участі у виробництві поділяють на дві групи: промислово-виробничий та непромисловий персонал.

До непромислового персоналу відносять працівників житлово-комунальних господарств та побутово-культурних установ, які включені до складу господарств залізничного транспорту.

Промислово-виробничий персонал називають ще експлуатаційним контингентом, оскільки до нього відносяться працівники, які зайняті на

роботі, що включені до експлуатаційної діяльності. Промислово-виробничий персонал поділяють на: робітників, керівників, фахівців, службовців, молодшого обслуговуючого персоналу, стажерів або учнів.

Робітники – це особи, які зайняті перевезенням, створенням матеріальних цінностей, ремонтом основних устаткувань. Робітників поділяють на основних (які створюють продукцію) та допоміжних (які виконують функцію обслуговування основного виробництва).

До керівників належать працівники, які мають високий рівень професійної підготовки та які займають посаду керівника підприємства або іншого структурного підрозділу. До таких можна віднести директорів, начальників, завідуючих, керуючих, виконробів, майстрів на підприємствах, структурних одиницях чи підрозділах.

Фахівцями називають інженерно-технічних працівників, котрі займають виконанням рядових функцій управління; займаються технічним, організаційним та економічним керівництвом виробничими процесами, а також займаються організацією діяльності промислово-виробничого персоналу. До таких відносять: інженерів, економістів, бухгалтерів, соціологів, юристконсультантів, нормувальників, технологів.

До службовців належать ті особи, які займаються підготовкою та оформленням документів, виконанням адміністративно-господарських, фінансових, статистичних, обліково-бухгалтерських та інших функцій обслуговування. Представниками службовців є: діловоди, секретарі, друкарі, табельники, креслярі, копіювальники, агенти тощо.

Молодший обслуговуючий персонал – це працівники, зайняті обслуговуванням основного парку обладнання та устаткування, а також особи, які займаються обслуговуванням основних, допоміжних, чергових та ремонтних виробничих працівників. Представниками молодшого обслуговуючого персоналу є: прибиральники, двірники, гардеробники, охоронці, пожежно-вартова служба тощо.

Стажерами (учнями) називають осіб, які практично оволодівають професією та набувають професійні навички на конкретному залізничному підприємстві.

Відома також класифікація працівників груп за виробничими групами у складі окремих господарств:

- локомотивне господарство (поточний ремонт і обслуговування локомотивів, локомотивна бригада, машиністи локомотивів, екіпірування та подача палива на локомотиви);
- служба з постачання електричної енергії (електромонтери контактної мережі, машиністи автомотрис, водії дрезин, електромеханіки);
- вагонне господарство (технічне обслуговування та поточний ремонт вагонів, деповський ремонт вантажних вагонів);
- служба перевезень (працівники станції технологічного центру обробки поїзної інформації та документів з перевозки);
- служба колії (поточне утримання колії: монтер шляху поточного утримання колії, оператор дефектоскопних візків, черговий по переїздах);
- служба сигналізації, централізації та блокування зв'язку (електромонтер зв'язку, електромеханік зв'язку);
- комерційна робота з питань перевезення вантажів (прийомоздавачі вантажів та багажу, механізатори, товарні касири, працівники, які займаються вантажними та розвантажувальними роботами);
- пасажирська служба (працівники на вокзалі, квиткові касири, провідники у пасажирських вагонах);
- служба приміського перевезення (працівники локомотивних бригад, поточного ремонту моторвагонного рухомого складу, машиністи рухомого складу, квиткові касири) [47, с. 9].

Для того, щоб ефективність трудової діяльності працівників була на задовільному або високому рівні, необхідно сприяти зростанню продуктивності їх праці. Для цього існують певні фактори, які виступають

рушійною силою, причиною, обставиною, яка впливає на процес підвищення продуктивності праці. На думку закордонних вчених, існують дві групи факторів: зовнішні та внутрішні [48, с. 28]. Зовнішні фактори не контролюються особою та можуть охоплювати політичний, соціальний та економічний аспекти розвитку суспільства; рішення уряду та інституційні механізми; фінансовий стан, транспорт, комунікації та сировини. Вони не контролюються окремим підприємством.

Внутрішні фактори контролюються особою та окремим підприємством. Дана група факторів може виступати як «м'якими», так і «твердими» факторами. До перших відносять інформацію, знання та кваліфікації працівників, здібності до управління, володіння різноманітними методами та стилями управління, методи праці, динамічність та гнучкість структури виробництва тощо. «Твердими» називають стійкі фактори, серед яких: підприємства та обладнання, технології, матеріали та енергія, якість виробів тощо.

Щоб підвищити продуктивність праці працівників залізничного транспорту, рекомендують враховувати такі три групи чинників: матеріально-технічні, організаційно-економічні, соціально-психологічні [47, с. 39].

Під час врахування матеріально-технічних чинників необхідно: створити та впровадити у виробництво нове устаткування та прогресивні технології, підвищити якість та конкурентоспроможність продукції, провести комплексну автоматизацію та механізацію ручних робіт, модернізувати наявне устаткування, оновити та вдосконалити функціонуюче обладнання, застосовувати прогресивні види сировини, хімічні матеріали та хімічні процеси, які допоможуть зменшити витрати матеріалів на продукцію, впровадити нові хімічні, електроерозійні, ультразвукові та інші методи обробки матеріалів тощо. Матеріально-технічні чинники допоможуть економити живу працю не тільки на окремому підприємстві, але й в економіці загалом. Матеріально-технічні чинники характеризують за такими

показниками, як енергоозброєність, фондоозброєність праці, фондovіддача, матеріалovіддача та інші.

Організаційно-економічні чинники мають великий вплив на підвищення продуктивності праці. Їх можна визначити за допомогою рівня організації виробництва, праці та управління. Урахування таких чинників означає те, що необхідно вдосконалити форми організації суспільного виробництва, його спеціалізацію та концентрацію відповідно до вимог сучасного ринку, вдосконалити організацію підрозділів та служб, які допомагають (транспортна, інструментальна, складська, енергетична служби); вдосконалити організацію праці за допомогою поглибленого поділу та кооперації праці, розширення сфери сумісництва по професіям та функціям; застосувати передові методи та прийоми праці; вдосконалити організацію та обслуговування робочих місць працівників; покращити нормування праці; застосувати гнучкі форми організації праці; покращити підготовку та підвищення кваліфікації працівників; вдосконалити матеріальне стимулювання праці; вдосконалити організацію управління підприємством шляхом покращення системи управління виробництвом.

Соціально-психологічні чинники – це якісні характеристики та соціально-економічний склад трудового колективу, підвищення кваліфікації та загальноосвітнього рівня колективів, покращення соціально-психологічного клімату у колективі, підвищення рівня дисциплінованості, трудової активності, ініціативності працівників, застосування мотиваційних прийомів тощо.

Виміряти продуктивність праці можна за допомогою відношення обсягу виробленої продукції до витрат праці (середньооблікова чисельність працівників). Оцінити вплив зниження трудомісткості, покращення використання робочого часу, структури кадрів на виробництві можна за допомогою низки формул.

Зростання продуктивності праці за рахунок покращення використання робочого часу можна визначити за формулою:

$$\Delta\Pi\Pi = \frac{(100 - t_n) * 100}{(100 - t_m) - 100}$$

$$\Delta\Pi\Pi = \frac{(t_m - t_n) * 100}{(100 - t_m)} \quad (3.1)$$

Де t_n – це витрати робочого часу у базовому періоді;

t_m – це витрати робочого часу в поточному періоді.

Щоб оцінити, на скільки зросла продуктивність праці за рахунок структурної зміни кадрів, необхідно скористатися наступною формулою:

$$I_{nn} = I_n * I_d \quad (3.2)$$

Де I_{nn} – це індекс загальної продуктивності праці;

I_n – це індекс продуктивності праці основних працівників;

I_d – це індекс зміни частки основного складу працівників у загальній кількості стосовно поточного періоду порівняно з базовим [47, с. 44].

У вітчизняній науці з питань розвитку залізничної галузі існує таке поняття як «резерви підвищення продуктивності праці». Дослідниця І. Токмакова трактує це поняття як невикористані можливості економії затрат праці, що виникли через певні дії чинників (наприклад, покращення обладнання, технології, організації на виробництві тощо) [47, с. 46].

Отже, для того, щоб забезпечити ритмічний виробничий процес та виконання виробничих завдань, необхідно обґрунтувати необхідність в кадровому забезпеченні залізничного транспорту, тобто розрахувати та запланувати, яка кількість працівників є оптимальною для ефективної діяльності залізничного транспорту. Під час планування та розрахунку чисельності працівників потрібно врахувати такі показники: облікова чисельність персоналу, чисельність виробничо-промислового потенціалу та її категорії, потреба в кадровому забезпеченні, структура працівників, баланс робочого та вільного часу кожного працівника, трудомісткість виробничої програми.

3.3. Економічні проблеми розвитку залізничної галузі України

Залізнична галузь України має неабиякий потенціал. Однак, залізничний транспорт має чимало загальнодержавних економічних проблем, які залишаються невирішеними та негативно впливають на розвиток залізничної галузі. Незважаючи на наявні борги української залізниці, зношеність рухомого складу та низки інших негативних факторів, приватне акціонерне товариство «Укрзалізниця», її залізничні шляхи забезпечують потрібний для економіки України обсяг вантажних та пасажирських перевезень та поставок.

Нині залізничний транспорт, окрім вище зазначених внутрішніх проблем розвитку, має і ряд економічних проблем, які здійснюють прямий чи опосередкований вплив на розвиток даної галузі на території України. Серед таких проблем ми виділили: недостатню фінансову прозорість господарської діяльності залізничної галузі; збитковість перевезень пасажирів; зростання тарифів на перевезення; недостатня технічна та технологічна організація транзитних перевезень; багаторазове зростання цін на матеріальні ресурси; низький рівень іноземних та вітчизняних інвестицій у фінансування залізничного транспорту; низька конкурентоспроможність на загальному ринку транспортних послуг [11, с. 28], ведення бойових дій на території України тощо.

Важливою економічною проблемою залізничного транспорту є питання підвищення вартості тарифів на пасажирські та вантажні перевезення. Кожного року Міністерство інфраструктури постійно змінює тарифи на перевезення. За останнє десятиліття тарифи зросли майже у 4 рази.

Однак, за даними Міністерства інфраструктури України, АТ «Укрзалізниця» у 2022 році не підвищила тарифи на пасажирські перевезення. Тобто, пасажирів можуть користуватися залізничним транспортом та платити за перевезення ту ж ціну, що і минулого 2021 року. У Наказі міністерства інфраструктури України від 20.04.2018 №184 «Про

затвердження Тарифів на перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу залізничним транспортом у внутрішньому сполученні» вказана вартість проїзду пасажирів (див. Додаток К), багажу, плати за оголошену цінність багажу та вантажобагажу, коефіцієнт індексації до тарифів та вартість проїзду пасажирів у поїздах між пунктами Київського залізничного вузла та станцією Бориспіль-Аеропорт [32].

Проте з 1 січня 2022 року тарифи на вантажні перевезення зросли майже на 10%, порівняно з попереднім роком. Таке підвищення передбачене наказом Міністерства інфраструктури України від 29 жовтня 2021 року № 586 «Про внесення зміни до Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги». Таке економічне рішення щодо підвищення тарифів на вантажні перевезення дозволить зменшити дистанцію між рівнями тарифних класів вантажів, покращити тарифну політику залізничного транспорту, отримати додатковий дохід (за розрахунковими прогнозами за 2022 рік планувалося збільшити дохід на 2,3 млрд грн.), збільшити у 2022 році суму податків до Держбюджету України майже на 120 млн гривень, здійснити ремонт основних засобів, інфраструктури, устаткування, модернізувати близько 200 км колій, електричних мереж, технічного переоснащення та відремонтувати штучні споруди, тягові підстанції, пристрої на суму майже у 500 млн грн., модернізувати тяговий рухомий склад на 400 млн грн.

Вирішити проблему постійного підвищення тарифів на вантажні та пасажирські перевезення можна за умови створення єдиної тарифної сітки, яка буде обґрунтованою та базуватися на витратах, які здійснює залізниця відповідно до сучасних умов функціонування залізничного транспорту.

Приватне акціонерне товариство «Укрзалізниця» нині є однією із ключових компаній нашої країни, яка становить основний державний актив. В «Укрзалізниці» працює більше 270 працівників. Компанія прагне забезпечити сталий розвиток України [44, с. 228]. Це можна зробити надавши

якісні та доступні транспортні та логістичні послуги, дотримуючись соціальних та екологічних принципів.

Однією із економічних проблем залізничного транспорту, яка впливає на ефективність розвитку залізничної галузі, є проблема продуктивності праці. Щоб оцінити продуктивність праці та її вимірювання на підприємстві залізничного транспорту, необхідно базуватись як на основних підходах (які є загальновідомими у науці), так і на самостійно розроблених (які характеризують певний вид діяльності залізничного транспорту). Самостійна розробка підходів пов'язана, в першу чергу, з натуральними методами вимірювання продуктивності праці.

Нижче наведемо декілька прикладів визначення продуктивності праці колії, перевезень, доходів, приведених одиниць, витрат. До кожного з цих показників застосовуються різні формули.

Для визначення продуктивності праці колії необхідно враховувати розгорнуту довжину колії, виражену у км; обсяг робіт та обсяг вантажів по колії, яка обслуговується дистанцією колії у т-км брутто. Тобто, формула визначення продуктивності праці колії виглядає так:

$$\text{ППколії} = \frac{D_{\text{колії}}}{\text{Кекспл.}} \quad (3.3)$$

ППколії – це продуктивність праці, яка виходить із розгорнутої довжини колії, виражена у км; Dколії – це розгорнута довжина колії, виражена у км; Кекспл. – це сукупність найнятих працівників, які зайняті експлуатаційною діяльністю. Показником продуктивності праці, який виходить із розгорнутої довжини колії, вираженої у км, є довжина колії з розрахунком на одного працівника дистанції, який зайнятий експлуатаційною діяльністю.

Показник продуктивності праці приведених одиниць вимірюється за формулою:

$$\text{ППпр. одиниць} = \frac{\text{Опр.одиниць}}{\text{Кекспл.}} \quad (3.4)$$

ППпр.одиниць – це продуктивність праці приведених одиниць; Опр.одиниць – це обсяг роботи у приведених одиницях. Такий показник допомагає визначити, яка робота була виконана одним працівником дистанції, що займається експлуатаційною діяльністю, у приведених одиницях роботи.

Для того, аби визначити продуктивність праці перевезень, необхідно скористатись формулою:

$$\text{ППперевезень} = \frac{\text{Оперевезень}}{\text{Кекспл.}} \quad (3.5)$$

ППперевезень – це продуктивність праці, виражена у млн т-км брутто; Оперевезень – це обсяг перевезень вантажу по колії, виражений у млн т-км брутто робіт одиницях. Цей показник відповідає обсягам вантажних перевезень по колії, що нею обслуговується, та вказує обсяг перевезень вантажів по колії, яку обслуговує дистанцію колії у млн т-км брутто робіт одиницях у розрахунку на одного працівника, який займається експлуатаційною діяльністю.

Важливим показником продуктивності праці, вираженим у вартісному вимірі, є показник доходу від реалізованих робіт та послуг з розрахунком 1 грн витрат на оплату праці. Таки показник вважають оберненим до трудомісткості праці і розраховують його за формулою:

$$\text{ППвитрат} = \frac{\text{Одоходів}}{\text{Фпраці}} \quad (3.6)$$

ППвитрати – це продуктивність праці у вигляді чистих доходів від реалізації в розрахунку на 1 грн витрат на оплату праці, а Фпраці – це фонд оплати праці [14, с. 58-59].

Важливою економічною проблемою залізничної галузі, яка потребує вирішення, є проблема у додатковому фінансуванні та інвестиціях, які можна було б спрямувати на розвиток матеріально-технічної бази залізничного транспорту. Основними причинами зниження інтересу до інвестування залізничної галузі України є низький рівень організації перевезень, транспортного сервісу; відсутня міжгалузєва координація у розвитку

транспортної інфраструктури; низькі темпи покращення транспортних, логістичних технологій; низька інформатизація транспортних бізнес-процесів та інформаційна взаємодія транспортних послуг з іншими галузями економіки; низька ефективність фінансово-економічних механізмів. Науковець Г. Григор'єв виділив основні фактори, які сприяють прийняттю позитивного інвестиційного рішення на залізничному транспорті (рис. 3.3).



Рис. 3.3. Основні фактори, які впливають на прийняття інвестиційних рішень на залізничному транспорті

Пошук та залучення додаткових інвестицій у залізничну галузь дозволить модернізувати існуючі та створити нові транспортні коридори; відремонтувати та оновити основний фонд усіх складових залізничного транспорту (рухомого складу, транспортної мережі, технічне устаткування тощо); збільшити виробничий потенціал шляхом застосування нових технологій; реформувати певні підприємства залізничного транспорту; запровадити та розвивати власне фірмове транспортне обслуговування, нові види транспортних послуг [11, с. 30]. Провідними інвестиційними проектами залишається будівництво, реконструкція та ремонт залізниць.

Основними шляхами розв'язання проблем залізничного транспорту України є:

- техніко-технологічна реконструкція залізничного транспорту, яка включає в себе розвиток транспортних мереж, оновлення рухомого складу, застосування новітніх транспортних технологій та створення сприятливого клімату з метою залучення додаткових інвестицій у галузь;
- покращення ринкового середовища, що передбачає модернізацію у системі ефективного державного управління транспортом, завершення інституційних перетворень та розвиток конкурентоспроможності галузі;
- підвищення рівня безпеки транспортних процесів, що включає в себе розвиток високого рівня безпеки під час руху, паливної ефективності та створення єдиного напрямку у розвитку транспортної системи залізничної галузі.

Отже, залізнична галузь має низку сучасних економічних проблем, які негативно впливають на розвиток даної галузі. Тільки за умови подолання цих проблем залізничний транспорт зможе ефективно розвиватися, покращити фінансовий стан та стати конкурентоспроможним не тільки на вітчизняному, а й на європейському ринку транспортних послуг.

Висновки до третього розділу

Зважаючи на роль, відведену залізничному транспорту у державі, завданнях, покладених на нього та функціях, які він виконує, виникає потреба у державному регулюванні та контролі за діяльністю залізничного транспорту. У результаті досліджень ми виявили, що процес управління залізничним транспортом є досить складним. Система управління залізничною галуззю України має досить складну розгалужену систему органів державного регулювання. Кожна із складових цієї системи виконує ряд певних функцій.

Завдання, що постають перед системою управління, виконуються в процесі щоденного функціонування органів управління, які пов'язані з підприємствами транспорту управлінськими відносинами. Результат діяльності системи впливає на розвиток залізничного транспорту. Тому для того, щоб ефективно розвивати залізничний транспорт, який є основою транспортної системи України, необхідно створити ефективну систему управління залізничним транспортом. У результаті створення такої системи за Україною закріпиться статус однієї із найбільш великих транзитних держав, а це, у результаті, призведе до соціального та економічного зростання, підвищення економічної безпеки та обороноздатності.

Однією з головних проблем розвитку залізничного транспорту України є проблема організації праці та її ефективності. Ефективно організувати працю можна тільки за умови раціональної організації праці, успішного обслуговування робочих місць, створення здорових та безпечних умов праці. Підвищити продуктивність праці можна за допомогою врахування матеріально-технічних, організаційно-економічних та соціально-психологічних чинників.

ВИСНОВКИ

Залізничний транспорт України займає провідне місце у економіці країни, забезпечує зовнішні та внутрішні економічно-транспортні зв'язки, задовольняє потреби українського населення у вантажних та пасажирських перевезеннях.

Розвиток залізничного транспорту на території України сприяє формуванню єдиної транспортної системи, забезпечує взаємну роботу усіх галузей виробництва та соціально-економічний розвиток. На території України діє єдина компанія, яка надає послуги з вантажних та пасажирських перевезень на залізничному транспорті – акціонерне товариство «Укрзалізниця». Основою технологічно-виробничого комплексу залізничної галузі України є складна інфраструктура, у центрі якої – мережа залізниць, які забезпечують потреби населення в усіх видах перевезень.

У результаті проведеного дослідження можна зробити такі висновки:

1. Аналіз історичної та наукової літератури з питань розвитку залізничної галузі дає можливість стверджувати, що залізничний транспорт – це виробничо-технічний комплекс організацій і підприємств залізничного транспорту загального користування, призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності. Залізничний транспорт є одним із провідних на ринку загальних транспортних послуг, який з'явився ще у XIX столітті та не втрачає своєї популярності і у сучасних умовах інноваційних перетворень. На території України перші залізниці з'явилися після 1860-х років та відразу набули великої популярності серед населення.

До складу залізничного транспорту включають підприємства залізничного транспорту, рухомий склад, промислові, будівельні, торгові, постачальницькі підприємства та заклади, організації, підприємства та

установи, які допомагають покращувати та розвивати залізничну галузь України. Організаційна структура сучасного залізничного транспорту представлена 6 залізницями (Північно-Західна, Львівська, Південна, Донецька, Придніпровська та Одеська), які пролягають через усі області України.

2. Охарактеризовані у бакалаврській роботі особливості залізничного транспорту України дозволили виділити функції залізничного транспорту, серед яких підтримуючо-стимулююча, логістично-об'єднуюча, екологічна, соціальна, структуроутворююча, розвиваюча та індикативна. Завдяки виконанню цих функцій залізничний транспорт забезпечує постійний взаємозв'язок виробництв зі споживачами. Також встановлено, що частка вантажних перевезень залізничним транспортом становить 80% від загальних транспортних перевезень, а пасажирських перевезень – близько 45%.

3. Дослідження потенціалу залізничної галузі України та оцінка перспектив її розвитку дає змогу стверджувати, що залізничний транспорт має багато переваг перед іншими видами транспорту, що робить його перспективним для подальшого розвитку.

Залізничний транспорт економічний, екологічно чистий, забезпечує комфорт та безпеку для користувачів, надійний, має високу пропускну здатність та може перевозити великі об'єми вантажів. Інфраструктура залізничного транспорту є техніко-економічно неподільною та має довгостроковий термін експлуатації. За такими показниками можна стверджувати, що залізнична галузь має великий потенціал для розвитку як на території України, так і за її межами. Для цього необхідно забезпечити достатнє фінансування залізничного транспорту з різних джерел, яке дозволить розвивати дану галузь. Насамперед, дозволить будувати нові залізниці та оновлювати наявні, замінювати рухомий склад, здійснювати ефективне керівництво та управління залізничним транспортом, залучати додаткових інвесторів тощо.

Незважаючи на те, що залізничний транспорт є провідним видом транспорту не перший рік, він може і надалі залишатися лідируючим серед інших видів транспорту. На це впливає, насамперед, його невисока вартість, порівняно з автомобільним транспортом; висока пропускна здатність, тобто перевезення більшої кількості вантажу, порівняно з автомобільним чи повітряним транспортом; відносно швидке пересування, порівняно з морським транспортом; здатність здійснювати перевезення при будь яких погодних умовах, порівняно з повітряним чи морським тощо.

4. При розкритті проблем розвитку залізничної галузі України та шляхів їх вирішення, ми дійшли висновку, що дана галузь має низку проблем, які потребують вирішення з метою її подальшого розвитку. Основними проблемами залізничного транспорту є: підвищення пропускної здатності залізниць; оновлення основного фонду залізниць; відставання розвитку залізничної галузі від цієї ж галузі провідних країн світу; недостатні джерела фінансування; відсутність державної підтримки; низька інвестиційна привабливість; недосконале нормативно-правове забезпечення; недостатній рівень прозорості фінансової діяльності; знос основних засобів тощо.

Усунення даних проблем можливе з допомогою вдосконалення та модернізації системи управління залізничним транспортом; забезпечення фінансової, економічної, соціальної підтримки з боку держави; здійснення перетворень у галузі; розвитку транспортної залізничної мережі; оновлення рухомого складу; залучення додаткових інвестицій тощо. Вирішення низки економічних та інших проблем дозволить покращити діяльність залізничного транспорту та сприяти розвитку залізничної галузі на території України.

Проведене дослідження не претендує на повне вирішення проблеми розвитку залізничного транспорту на території України. Подальшої розробки потребують питання залучення додаткових інвестицій у залізничний транспорт, розвитку залізниць в умовах створення європейського транспортного кордону та проблема розвитку залізничного транспорту під час епідеміологічної ситуації та під час воєнного стану в Україні.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бараш Ю. С., Кулаєв Ю. В. Економіка залізничного транспорту: підручник. *Дніпропетровський нац. ун-т. залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна*. Дніпропетровськ: ДНУЗТ, 2014. 480 с.
2. Бараш Ю. С. Управління залізничним транспортом країни: монографія. *Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту ім. В. Лазаряна*. Вид. 2-ге, переробл. і допов.. Дніпропетровськ: Видавництво ДНУЗТ, 2016. 264 с.
3. Бугай В. С., Дейнека О. Г., Нестеренко А. С. Менеджмент залізничної галузі України в умовах реформування. *Економіка та управління підприємствами*. Випуск 30, 2019. С. 118-124.
4. Бурлака Є. О., Чупир О. М. Дослідження сутності поняття «Управління розвитком ресурсного потенціалу залізничного транспорту». *Вісник НТУ «Харківський політехнічний інститут» (економічні науки)*. Харків: НТУ «ХПІ», 2018. № 15 (1291). С. 26-30.
5. Бурлака Є. О., Чупир О. М. Чинники розвитку ресурсного потенціалу залізничного транспорту України. *Економіка та держава*. № 7. 2019. С. 24-29.
6. Галайда Т. О., Теницька Н. Б. Соціально-економічна сутність ефективності праці та механізми її управління на підприємстві. *Економіка і регіон*. 2019. № 2(21). С. 180-185.
7. Ганич Л. Н., Дикань О. В., Диколенко О. Г. Сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку підприємств залізничного транспорту. *Збірник наукових праць УкрДАЗТ*. Випуск 135. 2013. С. 131-135.
8. Гнатенко Л. А. Нормативно-законодавче регулювання діяльності залізничного транспорту органами державної влади. *Науковий вісник Академії муніципального управління. Серія: Управління*. 2017. Випуск 2. С. 248-255.
9. Гненний О. Шляхом європейської інтеграції України: особливості реформування залізниць країн світу. *Збірник наукових праць Державного*

економіко-технологічного університету транспорту. *Економіка і управління*. 2014. № 30. С. 32-43.

10. Гречко А. В. Досвід корпоративних трансформацій на залізницях деяких країн Європи. *Економічний вісник НТУУ «КПІ»*: збірник наук. праць. 2019. № 6. С. 137-141.

11. Григор'єв Г. С. Формування інвестиційної стратегії розвитку залізничного транспорту України. Наукові записки. Том 94. *Економічні науки*. 2019. С. 27-32.

12. Гудкова В. Структурно-функціональний аналіз державного регулювання розвитку залізничного транспорту. *Залізничний транспорт. Серія: Економіка і управління*. 2015. Випуск 33. С. 70-77.

13. Дегтяр А. О. Особливості формування стратегії розвитку залізничного транспорту України. Сучасні проблеми державного управління в умовах системних змін. Серія: Державне управління: зб. наук. пр. Донецького державного університету управління. Маріуполь: ДонДДУ, 2016. Випуск 298. С. 5-11.

14. Дзюба В. І. Продуктивність праці: способи оцінки та вимірювання. *Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту»*, 2013. Випуск 5. С. 57-61.

15. Дикань В. Л. Перспективи фінансування приміських пасажирських перевезень в умовах акціонування залізничного транспорту. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. 2016. № 158. С. 46-48.

16. Закон України «Про залізничний транспорт» від 04.07.1996 №40. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення 12.02.2022).

17. Закон України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» від 23 лютого 2012 року № 49. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4442-17#Text> (дата звернення 08.02.2022).

18. Закон України «Про транспорт» від 10.11.94 №51. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення 10.02.2022).
19. Інформація про Українські залізниці. Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zaliznici.html> (дата звернення 17.02.2022).
20. Кідріна О. Г. Аспекти впливу залізничного транспорту на економіку України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2010. № 29. С. 221-226.
21. Комчатних О. В., Петровська С. І., Редько Н. О. Сучасний стан та перспективи розвитку транспортної інфраструктури в Україні. *Економіка та управління національним господарством*. Випуск 64. 2021. С. 11-16.
22. Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту від 26 грудня 2006 р. № 651-р. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/60705298> (дата звернення 15.02.2022).
23. Куделя В. І., Мирошниченко Ю. В., Моцна І. В. Організація праці як фактор удосконалення менеджменту персоналу. *Серія: Економіка та підприємництво*, 2012. № 3 (114) частина 1. С. 107-111.
24. Кучерина Л. А. Державне регулювання розвитку залізничного транспорту. *Ефективна економіка*. № 10. 2017. С. 13-17.
25. Латишева О. В. Ресурсний потенціал підприємства: сутність, складові та особливості управління елементами сталого розвитку. *Економічний вісник Донбасу*. 2018. № 3 (53). С. 126-130.
26. Ложачевська О. М. Управління функціонуванням та розвитком транспортного комплексу регіону: монографія. Київ: НАУ, 2012. 248 с.
27. Лук'янова О. М. Сучасний стан та перспективи розвитку мережі швидкісних залізничних магістралей в Україні в умовах євроінтеграції. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: Міжнародні економічні відносини та світове господарство*. Випуск 20, частина 2. 2018. С. 107-110.

28. Макаренко М. В., Цветов Ю. М. Залізничний транспорт України та тенденції розвитку та проблеми реформування. Київ: КУЕТТ, 2018. 277 с.
29. Матвієнко В. В. Механізм державного управління розвитком залізничної галузі України: канд. наук. з держ. упр.: спец. 25.00.02 «Механізми державного управління». Маріуполь. 2017. 256 с.
30. Матвієнко В. В. Оцінка та перспективи розвитку залізничної галузі в Україні. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2016. № 8. С. 13-18.
31. Мохова Ю. Л. Стратегія розвитку державного регулювання залізничної галузі в Україні. *Проблеми і перспективи економіки та управління*. 2016. № 3 (7). С. 90-95.
32. Наказ Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Тарифів на перевезення пасажирів, багажу і вантажообігу залізничним транспортом у внутрішньому сполученні від 20.04.2019 № 184». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0577-18> (дата звернення 16.02.2022).
33. Овчиннікова В. О. Особливості державного регулювання розвитку залізничного транспорту в Україні. *Економіка і суспільство*. № 12. 2017. С. 129-135.
34. Орлов І. В. Оцінка продуктивності праці: обліковий підхід. URL: www.nbu.gov.ua/portal/ (дата звернення 07.02.2022).
35. Петрашак О. О. Основні показники визначення продуктивності праці на підприємстві. URL: www.nbu.gov.ua/portal/ (дата звернення 11.02.2022).
36. Савицька Г. В. Економічний аналіз діяльності підприємства: навч. посібник: 2-ге видання, переробл. і допов.. Київ: Знання, 2015. 662 с.
37. Садловська І. П. Основні напрями забезпечення державної підтримки пріоритетних програм розвитку галузей економіки. *Залізничний транспорт України*. № 6. С. 49.

38. Семикіна М. В. Науково-методичні засади управління продуктивністю праці. *Економіка праці. Науковий вісник ЧДІЕУ*. 2010. № 2 (6). С. 160-167.

39. Сергійчук С. І. Дослідження методів вимірювання продуктивності праці. URL: <https://www.sergiychuk.bplan.com.ua/science/1-07.pdf> (дата звернення 15.02.2022).

40. Словник української мови: в 11 томах. Том 8. С. 631.

41. Статистичні дані про Українські залізниці: Міністерство інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-pro-ukrainski-zaliznici.html> (дата звернення 13.02.2022).

42. Сущенко Р. Розвиток залізничного транспорту в Україні: проблеми державного регулювання. *Вісник Класичного приватного університету м. Запоріжжя*. 2019. № 4. С. 12-19.

43. Татар М. С. Дослідження проблем розвитку ресурсного потенціалу будівельних підприємств України в умовах активізації факторів зовнішнього середовища. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2016. Випуск 6, частина 3. С. 81-86.

44. Токмакова І. В. Дослідження стійкого розвитку залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2020. № 29. С. 227-229.

45. Токмакова І. В. Організація та нормування праці на залізничному транспорті. Конспект лекцій: у 4 томах. Харків: УкрДАЗТ, 2014. Ч. 1. 45 с.

46. Токмакова І. В. Організація та нормування праці на залізничному транспорті. Конспект лекцій: у 4 томах. Харків: УкрДАЗТ, 2014. Ч. 2. 42 с.

47. Токмакова І. В. Організація та нормування праці на залізничному транспорті. Конспект лекцій: у 4 томах. Харків: УкрДАЗТ, 2014. Ч. 3. 47 с.

48. Токмакова І. В. Організація та нормування праці на залізничному транспорті. Конспект лекцій: у 4 томах. Харків: УкрДАЗТ, 2014. Ч. 4. 45 с.

49. Хахлюк А. Залізничний комплекс України: генезис, функціонування, перспективи. Київ: Кондор, 2019. 300 с.

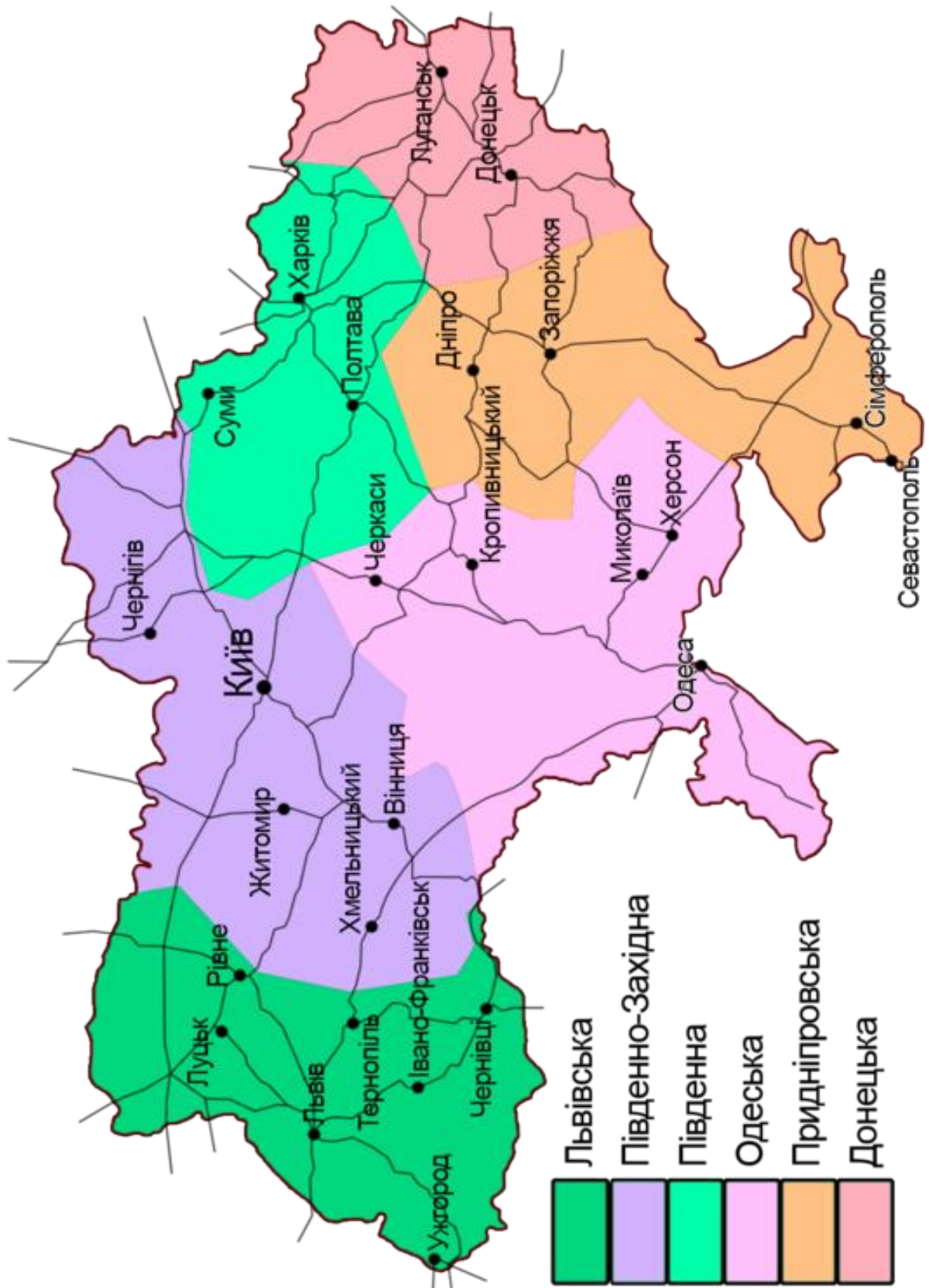
50. Череп А. В. Комплексна критична оцінка методичного інструментарію виміру, планування, аналізу і забезпечення ефективності використання трудових ресурсів підприємства. *Вісник Запорізького національного університету*, 2018. № 4 (12). С. 79-89.

51. Чеховська М. М. Закономірності та принципи формування ринково-орієнтованого залізничного комплексу України. *Ефективна економіка*. 2012. № 7. С. 68-75.

52. Яновська В. П. Економіка залізничного транспорту: навч. посібн.. Київ: Профкнига, 2019. 376 с.

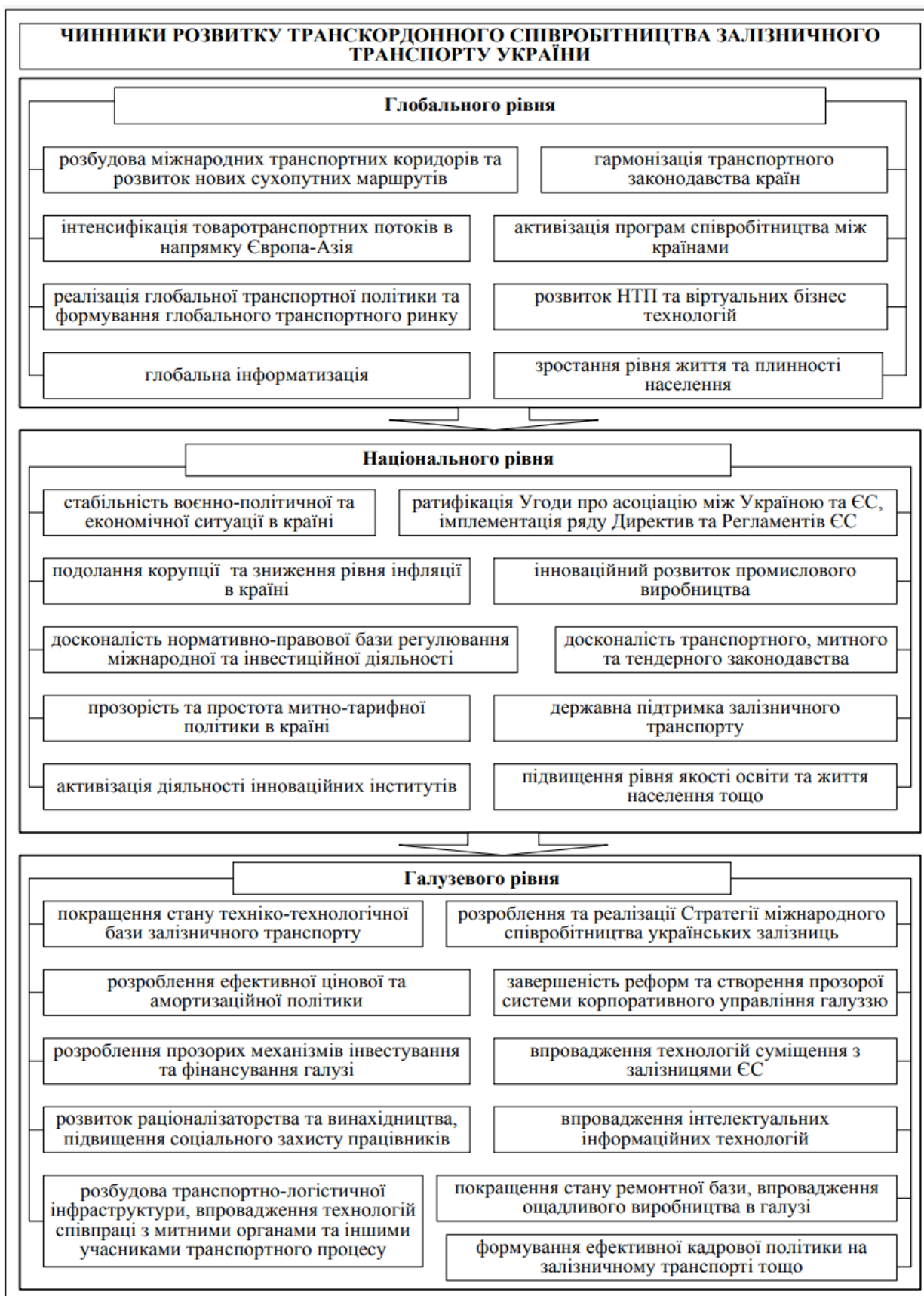
ДОДАТОК А

Територіальний поділ залізниць України



ДОДАТОК Б

Чинники розвитку транскордонного співробітництва залізничного транспорту України



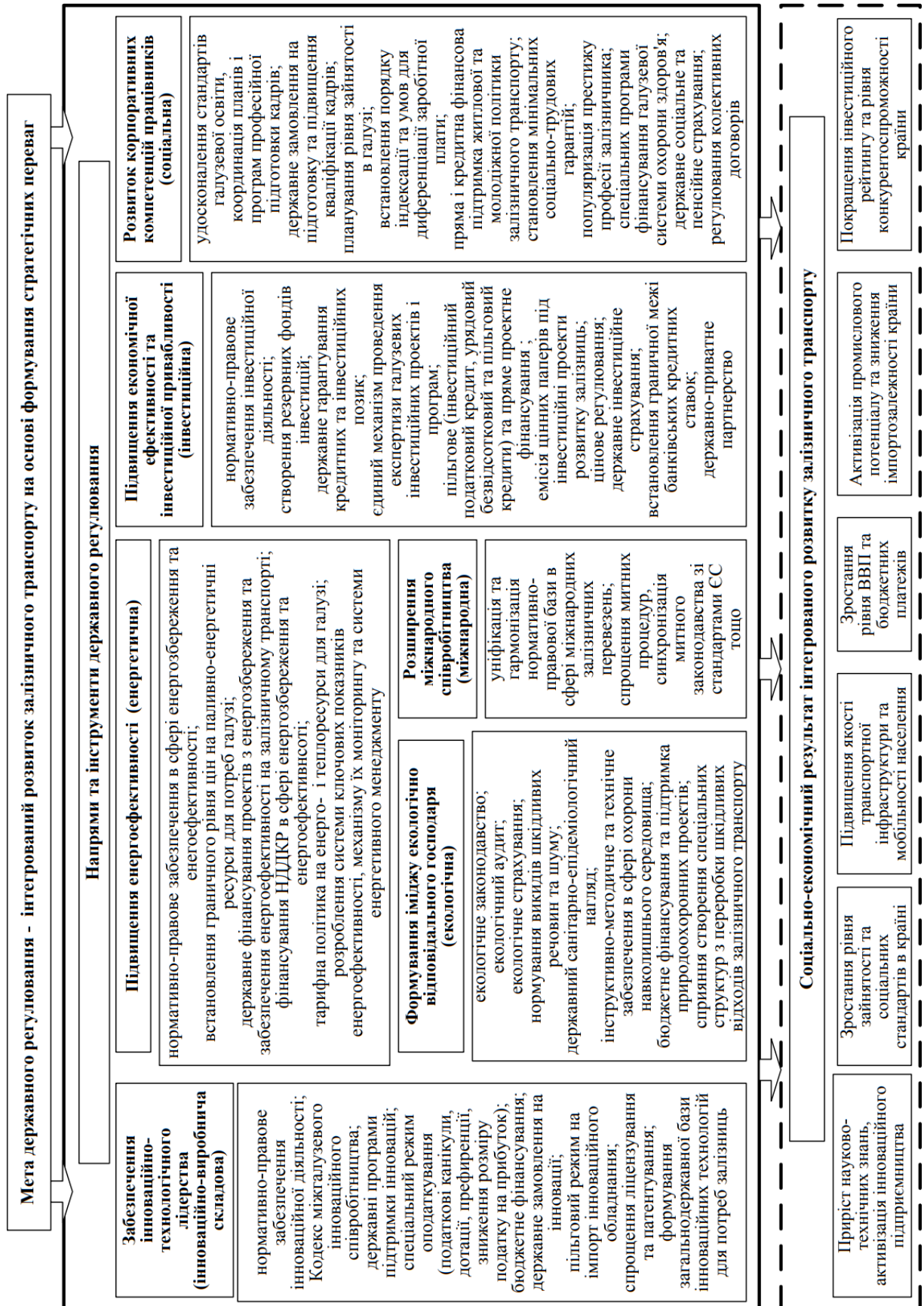
ДОДАТОК В

Державне регулювання залізничного транспорту розвинутих країн

Країна	Державний орган	Сфера регулювання	Частка держави у власності	Методи та інструменти регулювання
Великобританія	Управління з регулювання залізничного транспорту.	Регулювання здійснюється щодо компаній шляхом установлення максимального тарифу на пасажирські перевезення. Вантажні не регулюються.	0% у сфері вантажних перевезень; 0% у сфері пасажирських перевезень; 0% в інфраструктурі.	Субсидії та позики на будівництво інфраструктури залізниць. Урядові гранди, дотації на соціально значимі перевезення.
Канада	Канадське транспортне агентство.	Державне регулювання тарифів на перевезення зерна, інші види вантажних і пасажирських перевезень не регулюються.	0% у сфері вантажних перевезень; 100% у сфері пасажирських перевезень; 1% в інфраструктурі.	Субсидіювання пасажирських перевезень.
Німеччина	Федеральне агентство з питань залізничного транспорту.	Державне регулювання тарифів повністю відсутнє. Регулюються тарифи на послуги інфраструктури.	100% – у сфері вантажних перевезень, у сфері пасажирських перевезень, в інфраструктурі.	Державні інвестиції, субсидії в розвиток інфраструктури.
США	Рада з наземного транспорту	Пасажирські перевезення регулюються державою	0% у сфері вантажних перевезень; 100% у сфері пасажирських перевезень; 1% в інфраструктурі	Державні дотації приміських пасажирських перевезень. Державні програми підтримки залізничного транспорту
Швеція	Адміністрація інфраструктури	Не регулюються вантажні, а пасажирські регулюються.	100% – у сфері вантажних перевезень, пасажирських перевезень.	Фінансова підтримка інфраструктури.

ДОДАТОК Г

Модель державного регулювання розвитку залізничного транспорту



ДОДАТОК Д



Швидкісний потяг «Інтерсіті +»



Електропотяг Hyundai Rotem



Електропоїзд Skoda

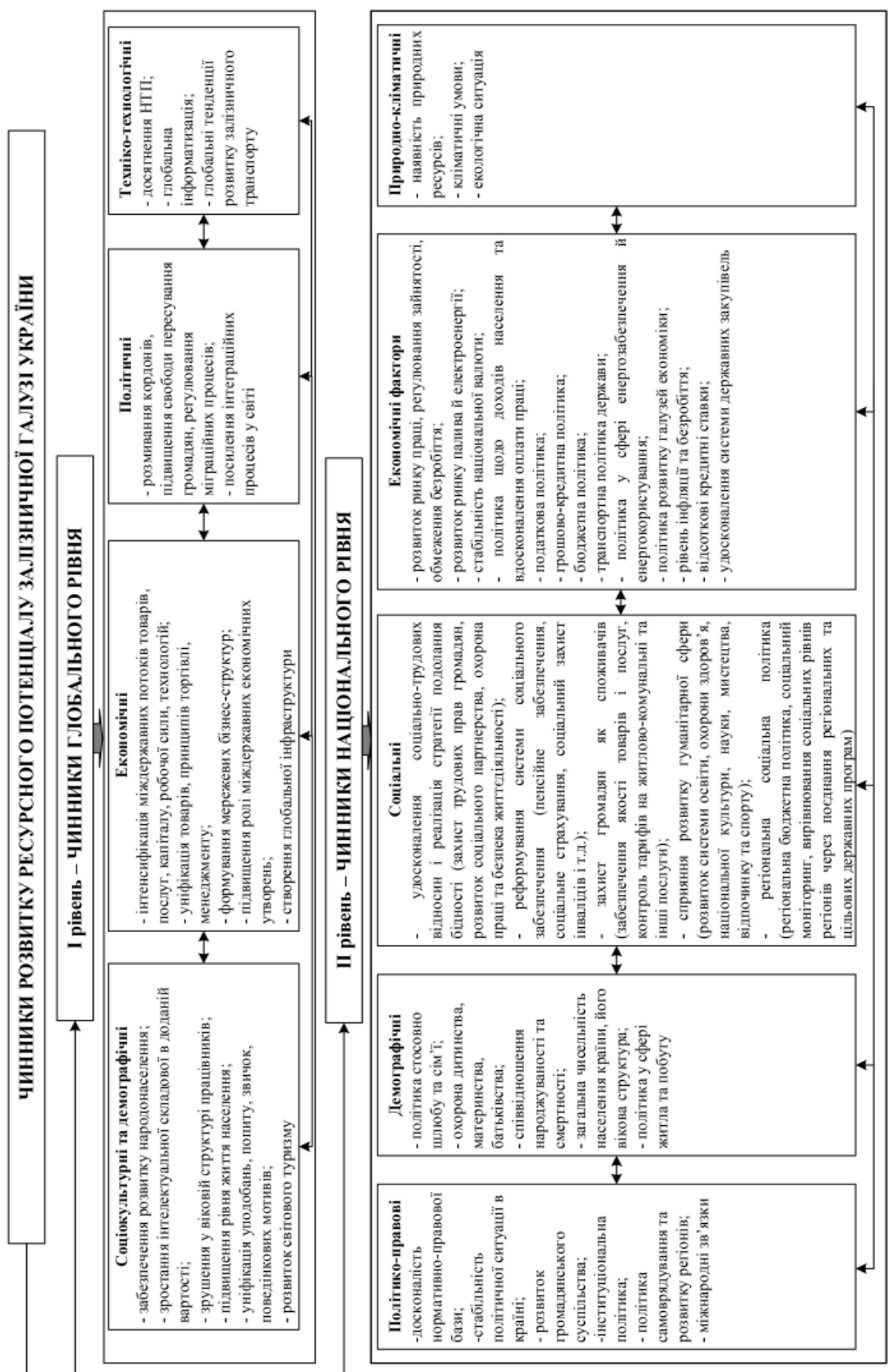


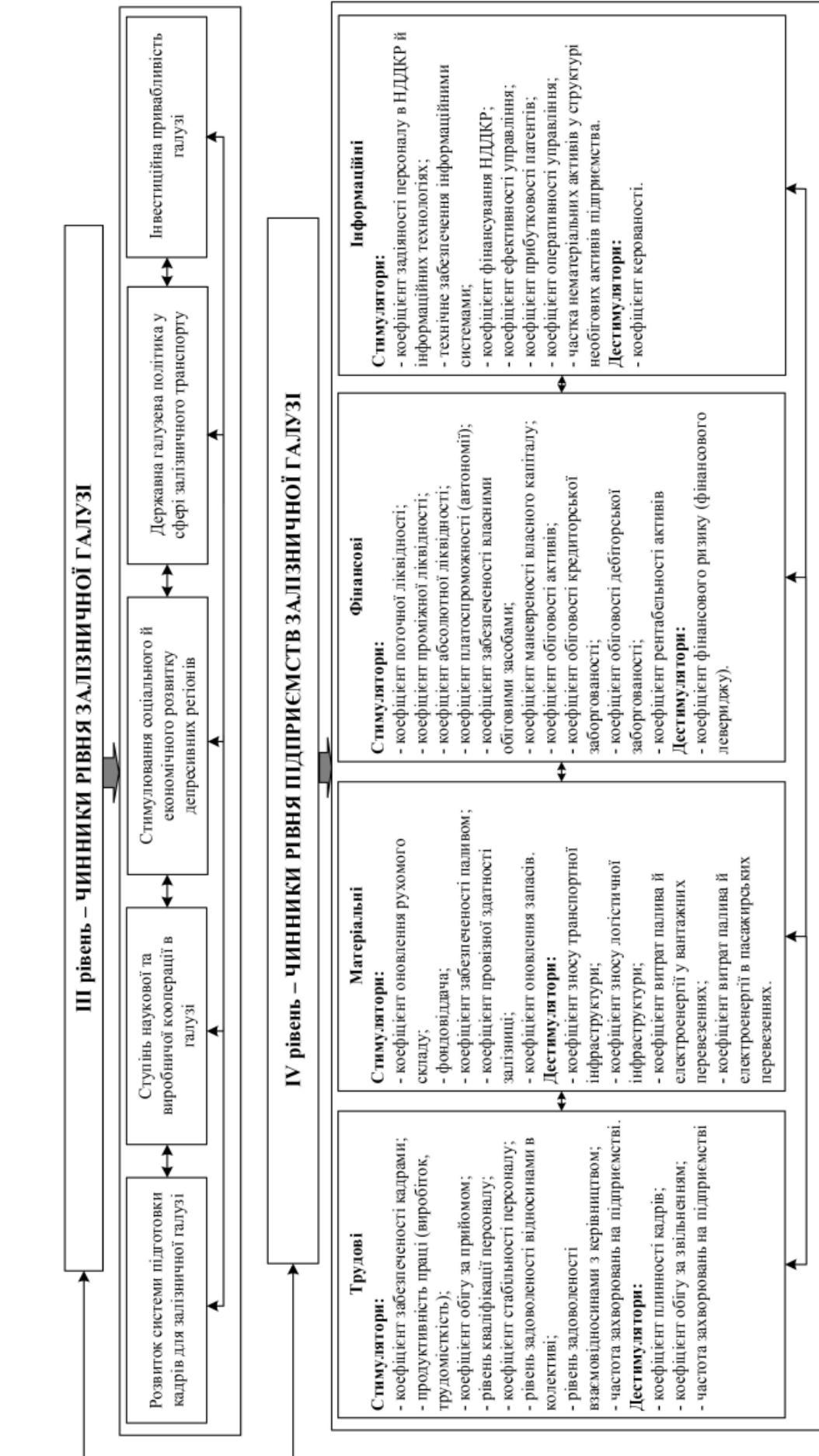
Електропоїзд ЕКР 1

ДОДАТОК Е

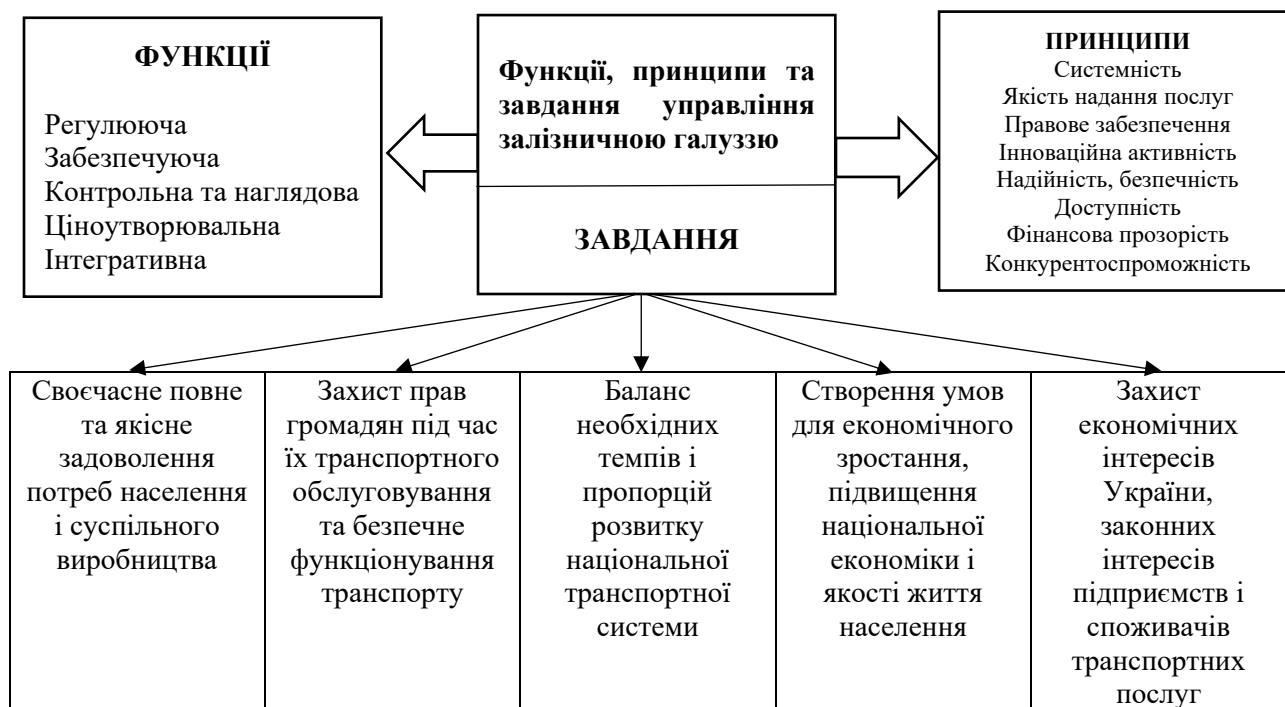
Чинники розвитку ресурсного потенціалу залізничної галузі

Україні [5, с. 26-27]





ДОДАТОК Ж
Функції, принципи та завдання управління залізничною
галуззю [3, с. 121]



ДОДАТОК 3

Основні характеристики організації праці



ДОДАТОК К

Вартість проїзду пасажирів у поїздах у внутрішньому сполученні (крім проїзду між пунктами Київського залізничного вузла та станцією Бориспіль-Аеропорт) [32]

№ тарифного поясу	Відстань, км (від - до)	Пасажирський поїзд, у грн				Швидкий поїзд, у грн			
		З, С	П	К	СВ	З, С	П	К	СВ
1	1-10	10.48	18.59	38.45	95.01	11.42	19.87	40.63	100.24
Квиток		6.78	8.19	14.37	34.85	7.72	9.47	16.55	40.08
Плацкарта		3.70	10.40	24.08	60.16	3.70	10.40	24.08	60.16
2	11-20	10.96	19.58	40.54	99.00	12.10	20.83	43.01	104.82
Квиток		7.26	8.91	15.68	37.30	8.40	10.16	18.15	43.12
Плацкарта		3.70	10.67	24.86	61.70	3.70	10.67	24.86	61.70
3	21-30	11.65	20.31	42.15	103.32	12.76	21.76	44.78	109.44
Квиток		7.72	9.47	16.85	40.17	8.83	10.92	19.48	46.29
Плацкарта		3.93	10.84	25.30	63.15	3.93	10.84	25.30	63.15
4	31-40	12.14	21.31	43.95	106.98	13.32	22.76	46.59	113.61
Квиток		8.21	10.10	17.90	42.68	9.39	11.55	20.54	49.31
Плацкарта		3.93	11.21	26.05	64.30	3.93	11.21	26.05	64.30
5	41-50	12.71	22.11	45.40	111.28	13.97	23.80	48.28	118.13
Квиток		8.55	10.67	18.95	45.53	9.81	12.36	21.83	52.38
Плацкарта		4.16	11.44	26.45	65.75	4.16	11.44	26.45	65.75
6	51-60	13.20	23.04	47.17	115.38	14.43	24.74	50.37	122.84
Квиток		9.04	11.40	20.15	48.10	10.27	13.10	23.35	55.56
Плацкарта		4.16	11.64	27.02	67.28	4.16	11.64	27.02	67.28

7	61-70	13.71	23.97	49.05	119.69	15.12	25.84	52.33	127.31
Квиток		9.47	11.93	21.31	51.01	10.88	13.80	24.59	58.63
Плацкарта		4.24	12.04	27.74	68.68	4.24	12.04	27.74	68.68
8	71-80	14.05	24.79	50.83	123.40	15.47	26.58	54.03	131.65
Квиток		9.81	12.47	22.40	53.56	11.23	14.26	25.60	61.81
Плацкарта		4.24	12.32	28.43	69.84	4.24	12.32	28.43	69.84
9	81-90	14.72	25.59	52.25	127.73	16.15	27.60	55.74	135.98
Квиток		10.27	13.11	23.42	56.43	11.70	15.12	26.91	64.68
Плацкарта		4.45	12.48	28.83	71.30	4.45	12.48	28.83	71.30
10	91-100	15.31	26.66	54.11	131.64	16.95	28.61	57.90	140.38
Квиток		10.73	13.73	24.65	58.91	12.37	15.68	28.44	67.65
Плацкарта		4.58	12.93	29.46	72.73	4.58	12.93	29.46	72.73
11	101-110	15.81	27.59	55.84	136.00	17.37	29.76	59.80	145.22
Квиток		11.23	14.49	25.81	61.81	12.79	16.66	29.77	71.03
Плацкарта		4.58	13.10	30.03	74.19	4.58	13.10	30.03	74.19
12	111-120	16.32	28.28	57.22	139.79	17.91	30.50	61.32	149.21
Квиток		11.59	14.96	26.76	64.38	13.10	17.18	30.86	73.80
Плацкарта		4.73	13.32	30.46	75.41	4.81	13.32	30.46	75.41
13	121-130	16.74	29.34	59.11	144.02	18.60	31.72	63.35	154.13
Квиток		11.93	15.67	27.90	67.16	13.79	18.05	32.14	77.27
Плацкарта		4.81	13.67	31.21	76.86	4.81	13.67	31.21	76.86
14	131-140	17.42	30.11	60.69	148.09	19.20	32.48	65.05	158.48
Квиток		12.48	16.22	28.98	69.76	14.26	18.59	33.34	80.15

Плацкарта		4.94	13.89	31.71	78.33	4.94	13.89	31.71	78.33
15	141-150	17.94	31.03	62.51	152.12	19.83	33.59	66.91	162.94
Квиток		12.97	16.92	30.27	72.27	14.86	19.48	34.67	83.09
Плацкарта		4.97	14.11	32.24	79.85	4.97	14.11	32.24	79.85
16	151-160	18.08	31.28	62.94	156.12	19.98	33.76	67.48	167.27
Квиток		13.04	17.06	30.66	75.14	14.94	19.54	35.20	86.29
Плацкарта		5.04	14.22	32.28	80.98	5.04	14.22	32.28	80.98
17	161-170	18.15	31.44	63.26	159.98	19.99	34.12	67.80	171.69
Квиток		13.10	17.18	30.86	77.65	14.94	19.86	35.40	89.36
Плацкарта		5.05	14.26	32.40	82.33	5.05	14.26	32.40	82.33
18	171-180	18.56	32.26	64.48	164.44	20.46	34.79	69.23	176.31
Квиток		13.48	17.91	31.96	80.56	15.38	20.44	36.71	92.43
Плацкарта		5.08	14.35	32.52	83.88	5.08	14.35	32.52	83.88
19	181-190	18.66	32.42	64.74	168.36	20.60	35.07	69.62	180.85
Квиток		13.55	18.03	32.14	83.03	15.49	20.68	37.02	95.52
Плацкарта		5.11	14.39	32.60	85.33	5.11	14.39	32.60	85.33

Примітка.

З, С - загальний вагон з місцями для сидіння;

П - плацкартний вагон;

К - купейний вагон;

СВ - спальний (м'який) вагон.