

Л. В. Марценюк,
д. е. н., професор, професор кафедри економіки та менеджменту,
Український державний університет науки і технологій
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-4121-8826>

А. О. Сидорчук,
аспірант, Український державний університет науки і технологій
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-7420-7405>

DOI: 10.32702/2306-6814.2024.16.88

НАПРЯМИ РЕАЛІЗАЦІЇ ЦІЛЕЙ СТАЛОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ ТА ЇХ АДАПТАЦІЯ ДО УМОВ ВОЄННОГО СТАНУ

L. Martseniuk,
Doctor of Economic Sciences, Professor, Professor of the Department of Economics and Management, Ukrainian State University of Science and Technologies
A. Sydorchuk,
Postgraduate student, Ukrainian State University of Science and Technologies

DIRECTIONS FOR THE IMPLEMENTATION OF THE GOALS OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF UKRAINE IN RAILWAY TRANSPORT AND ADAPTATION OF THESE GOALS TO THE CONDITIONS OF MARTIAL LAW

У статті досліджено Цілі сталого розвитку України з акцентом на їх реалізацію у сфері залізничного транспорту. Запропоновано напрями втілення вказаних Цілей з урахуванням вимог воєнного часу. Проаналізовано поточні заходи щодо психологічної підтримки залізничників, особливо ветеранів та колективів, в яких працюють ветерани війни. Окреслено напрями проведення активної профорієнтаційної роботи серед учнів та студентів задля залучення молоді для роботи на залізниці. Особливу увагу приділено напрямам реалізації Стратегії розумної мобільності Європейського Союзу та наголошено на необхідності переходу на "зелені" технології, на запровадження рухомого складу з нульовим викидом шкідливих речовин у зовнішнє середовище. Зосереджено увагу на активній діяльності менеджменту АТ "Укрзалізниця" в контексті залучення іноземних коштів на оновлення та модернізацію застарілою або зруйнованої інфраструктури та рухомого складу.

The article examines the Sustainable Development Goals of Ukraine with an emphasis on their implementation in the field of railway transport. Directions for the implementation of the specified Goals are proposed, taking into account the requirements of wartime. Current measures for psychological support of railway workers, especially veterans and collectives in which war veterans work, are analyzed. Directions for conducting active career guidance work among pupils and students in order to attract young people to work on the railways are outlined. Particular attention was paid to the directions of implementation of the Smart Mobility Strategy of the European Union and the need to switch to "green" technologies, to introduce rolling stock with

zero emission of harmful substances into the environment, was emphasized. Attention is focused on the active activities of the management of JSC "Ukrzaliznytsia" in the context of attracting foreign funds for the renewal and modernization of outdated or destroyed infrastructure and rolling stock.

In this study, taking into account the state of war, the directions for the implementation of the Sustainable Development Goals of Ukraine on railway transport are adapted, in particular: in the context of overcoming poverty, the need to increase wages for railway workers is emphasized; from the point of view of overcoming hunger, achieving food security, improving nutrition and promoting the sustainable development of agriculture, it is outlined that Ukraine has an extensive railway network that contributes to sustainable transportation between all regions; in order to ensure a healthy lifestyle and promote well-being for everyone at any age, it is recommended to take care of the physical and mental health of railway workers – from the organization of psychological consultations to the work of sports sections; in order for employees to be ready in new conditions, with new technologies, a system of continuous training, retraining, and advanced training of railway workers must function; ensuring gender equality is possible by overcoming stereotypes regarding "female" and "male" professions and other directions of implementing the goals of sustainable development.

Ключові слова: сталий розвиток, залізничний транспорт, психологічна підтримка, антикризові заходи на залізничному транспорті, воєнний стан.

Key words: sustainable development, railway transport, psychological support, anti-crisis measures in railway transport, martial law.

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

Сучасний світ характеризується мінливістю умов, при цьому суб'єкти господарювання знаходяться під постійним впливом факторів внутрішнього та зовнішнього середовища. В процесі свого існування, аби забезпечити подальше існування людства з рівноправним доступом до різного роду ресурсів, підприємства повинні дотримуватися принципів сталого розвитку.

Сталим вважається такий розвиток, який задовольняє потреби нинішнього покоління без шкоди для можливості майбутніх поколінь задовольняти свої власні потреби [1].

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Теоріям стійкого розвитку в останні роки приділяється достатньо уваги як в практичній діяльності урядів, так і в наукових дослідженнях вчених різних країн. Наприклад, науковці І. Метошоп та О.-А. Метошоп розкрили важливу тему, а саме: вивчили вплив тарифоутворення на сталий розвиток газового сектору України [2].

Про сталий розвиток в аграрному секторі наголосила вчена Г. Панцирева. Вона підняла важливу тему підвищення родючості ґрунтів [3].

Вчені Т. Панчишин та М. Вдовин слушно дослідили компоненти сталого розвитку територіальних громад та регіонів в умовах суспільно-політичних викликів [4].

Колектив вчених з Китаю також провів ґрунтовне дослідження стосовно необхідності дотримання принципів сталого розвитку для прогресивного розвитку регіонів [5]. Про необхідність забезпечення населення правом на працю з урахуванням вимог сталого розвитку наголошують автори у статті [6].

Про гендерну рівність, про необхідність надання державою і чоловікам, і жінкам рівних прав та обов'язків в контексті сталого розвитку держави розмірковують науковці в дослідженні [7].

Акцентували увагу на заходах, які необхідно запровадити для підвищення якості життя, вчені у дослідженні [8]. Про необхідність підвищувати якість життя для усіх верств населення, без залежності від їхнього стану здоров'я, шляхом запровадження безбар'єрності у всьому — у здобутті освіти, в отриманні медичних послуг, в транспортних перевезеннях та іншому наголосили вчені Л. Наливайко та Л. Марценюк у дослідженні [9]. Про за-

безпечення принципів сталого розвитку на залізничному транспорті йде мова у статті науковців [10].

Про важливі заходи підвищення економічної безпеки в контексті сталого розвитку залізниць йде мова у дослідженні [11]. О.Г. Стрелко та колектив авторів розглянули проблему підвищення рівня безпеки руху на залізничному транспорті за рахунок оптимізації роботи системи управління безпекою руху поїздів [12].

Підвищення рівня сервісу пасажирських перевезень, створення пасажирських хабів — як передумова виконання принципів сталого розвитку, — про це йде мова у дослідженні колективу авторів [13].

Питанню євроінтеграції залізничного транспорту України з урахуванням кращих європейських практик присвячено дослідження О. Генного та його співавторів [14].

Як бачимо, достатньо науковців і вітчизняних, і іноземних, приділяли багато уваги питанням сталого розвитку в різних його проявах — від гендерної рівності до тарифів на газ та до показників якості життя. Разом з тим, в аналізованих дослідженнях немає чіткого зв'язку цілей сталого розвитку з розвитком залізничного транспорту, а особливо немає досліджень, що стосуються адаптації принципів сталого розвитку та його цілей з поточним функціонуванням залізничного транспорту, задля стійкої роботи колективу залізниць на благо залізничного відомства та суспільства, адже залізниці виконують суспільно важливе завдання по перевезенню вантажів та пасажирів.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ (ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ)

Метою статті є упорядкування напрямів реалізації цілей сталого розвитку на залізничному транспорті України та їх адаптація до умов воєнного стану.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Окрім базових потреб, сучасна людина має потребу в переміщенні. Це забезпечується за допомогою різних видів транспорту, в залежності від наявності транспортної інфраструктури та можливостей потенційного пасажирів обрати той чи інший транспортний засіб. В межах материкової частини зручніше, у порівнянні з водним та авіаційним транспортом, пересуватися автомобільним та залізничним транспортом. Враховуючи, що наше дослідження спрямоване на розробку антикризових стратегій для залізничного транспорту, зосередимо увагу саме на проблемах та перспективах залізничного транспорту в контексті сталого розвитку.

Залізничний транспорт України повинен працювати таким чином, аби позитивно впливати на навколишнє середовище та на суспільство. Для зменшення негативного впливу на навколишнє середовище потрібно імплементувати в українське законодавство норми Стратегії розумної мобільності Європейського Союзу [15], які передбачають експлуатацію рухомого складу з нульовим викидом шкідливих речовин. Потрібно налагодити виробництво та ремонт такого рухомого складу, використовуючи найкращі світові практики. В умовах воєнного стану подібне виробництво доцільно організувати на

Західній Україні, де умови для нормальної роботи виробництва більш безпечні у порівнянні зі східними регіонами країни.

Позитивного впливу на суспільство буде досягнуто, якщо АТ "Укрзалізниця" виконуватиме перевезення пасажирів достатньої якості (в умовах воєнного стану мова про високу якість не йде, адже основну складову перевезень — безпекову — залізничникам, не з власної вини, не завжди вдається забезпечити пасажирам), а також якщо політика залізничного відомства як працедавця до працівників залізничного транспорту відповідатиме принципам та цілям сталого розвитку.

Одна із цілей сталого розвитку — забезпечення міцного здоров'я. Отже, з соціальної точки зору, потрібно забезпечити такі умови залізничникам, аби їхнє здоров'я (як фізичний, так і психічний стан), не погіршувалося. Загальновідомо, що залізничники щодня працюють в складних умовах — це і важка фізична робота, і робота на свіжому повітрі, і робота в нічні години, а також необхідність постійної концентрації внаслідок підвищеної небезпеки залізниці як робочого об'єкта та безперервна взаємодія із клієнтами залізниці — пасажирями та вантажовідправниками.

В період воєнного стану залізниця не зупинилася, вона продовжила виконувати перевезення, працівники, ризикуючи життям, все одно надають послуги клієнтам залізниці. В перші дні війни, коли люди евакуювалися з небезпечних місць у більш безпечні, спостерігалося шалене навантаження на залізничників, які перевозили близько 200 тисяч осіб на добу. Працівники залізниць не почали масово звільнятися, вони продовжили свою роботу в тяжких умовах. Фізичне навантаження, яке з гідністю перенесли залізничники в перші місяці війни, заслуговує на повагу. Разом з тим, постійне перебування в робочий час в зоні підвищеної небезпеки погіршує психічний стан працівників залізничного транспорту. В зв'язку з цим є гостра необхідність психологічної підтримки залізничників. Керівництво АТ "Укрзалізниця", розуміючи проблему можливих психологічних проблем зі здоров'ям залізничників внаслідок перевантаження, запровадили низку ініціатив, аби залізничники відчували себе потрібними відомству та розуміли, що про них теж турбуються.

Відомство вже запустило потужну роботу в цьому напрямку. Так, влітку 2022 року АТ "Укрзалізниця", як учасник спільноти "Бізнес без бар'єрів", організувала для своїх співробітників всебічне навчання, спрямоване саме на турботу про психічне здоров'я. Цей захід було проведено в межах Національної програми психічного здоров'я та психосоціальної підтримки, яку запровадила перша леді України Олена Зеленська. У навчанні взяли участь небагато, лише 23 залізничники, які опанували методики надання психологічної підтримки собі та іншим людям. Вони отримали корисні знання в галузі психології не тільки для себе, а й потім провели навчання в своїх підрозділах, де навчили своїх колег давати собі та пасажирам раду в стресових ситуаціях. Таким чином, було охоплено достатню кількість працівників, які щоденно контактують з пасажирями та вантажовідправниками.

Безумовно, для такого великого відомства одного тренінгу замало, тож вже восени 2022 року для заліз-

ничників провели подібний тренінг представники компанії Israel Trauma Coalition, яка має великий досвід психологічної підтримки постраждалих від насильства та війни. В цьому заході взяли участь 24 залізничники, які отримали корисні знання стосовно надання психологічної допомоги тим, хто перебуває в стресовому стані.

Потім було проведено і третій тренінг, це вже був курс зі стрес-менеджменту (для представників керівного складу) від Всесвітньої організації охорони здоров'я. Під час його проведення 28 осіб — представників різних міністерств, в тому числі і залізничного, прослухали лекції експерта штаб-квартири ВООЗ із психологічних інтервенцій Кена Карсвела [16].

На цьому дії стосовно психологічної підтримки працівників з боку керівництва АТ "Укрзалізниця" не були припинені. Відомство активно запроваджує ініціативи, аби залізничники як частина суспільства були психологічно здоровою та потрібною частиною суспільства.

Так, у 2023 році започатковано програму "Інклюзивна залізниця: Працевлаштування". Вона направлена на підтримку тих залізничників, що повернулися додому після війни (зараз у лавах Збройних Сил України перебувають більше 10 тисяч залізничників). Вже більше тисячі осіб — ветеранів повернулися додому після війни, більшість з них отримали інвалідність, тож важливим завданням є застосування ефективних інструментів адаптації демобілізованих залізничників на робочих місцях.

Також створено Центр адвокації, фахівці якого забезпечують всіляку підтримку та захист інтересів ветеранів [17]. Впевнені, що такий Центр дозволить ветеранам ефективно вирішувати безліч проблем, які у них з'явилися після демобілізації.

В межах окресленої вище Програми відбувається комунікація з військовими, що в даний час перебувають у лавах Збройних Сил України; з демобілізованими, що поновлюються на роботі, часто на інших посадах за медичними показниками; забезпечення фінансової підтримки та пільг ветеранам; психологічна підтримка ветеранів та їхніх колег стосовно успішної комунікації [18].

Окрім того, працює "Мобільна психологічна допомога" — проєкт, в межах якого залізничники можуть отримати психологічну допомогу саме на робочому місці, застосувати дієві поради успішної інтеграції в трудовий колектив, налагодити свій ментальний стан [19].

В 2024 році ініціативи керівництва АТ "Укрзалізниця" стосовно психологічної підтримки залізничників розширилися. Так, у 2024 році це підприємство разом із відомим проєктом психологічної підтримки DoLadu Mental Health Lab окреслили ряд дієвих заходів стосовно ментальної підтримки працівників залізничного транспорту та шляхи їх реалізації (навчання психологів, навчання ветеранів-залізничників інструментам психологічної підтримки демобілізованих, створення спеціальних команд підтримки тих, хто повернувся з війни, під головуванням неформальних лідерів [20].

Психологічної підтримки потребують не тільки залізничники, що повернулися з війни, а й ті, що виконували та виконують свою роботу щодня. Після повномасштабного вторгнення росії в Україну, саме залізничники організували та провели мабуть наймасштабнішу ева-

куюцію в світі. За короткий проміжок часу залізничники перевезли близько чотирьох мільйонів осіб, кожен день ризикуючи життям в евакуаційних потягах, намагаючись триматися та надавати психологічну підтримку пасажирам, яких в період масової евакуації було вдвічі, а то й більше у вагонах, при цьому пасажири їхали з дітьми, з домашніми тваринами. Серед пасажирів були і люди похилого віку, і інваліди. І саме працівникам залізниць — від чергового, який організував посадку пасажирів до евакуаційних потягів до провідника, який супроводжував вагон, саме їм довелося бути психологами для людей, які бігли від війни, які вимушені були залишити своє майно, свої домівки, своїх друзів, роботу. В той період працівники залізниці отримали сильний негативний вплив на власну психіку, тож зараз потрібно приділити більше уваги відновленню ментального стану працівників залізниць, організовуючи постійні обов'язкові програми психологічного розвантаження (тому що в добровільному порядку можливо не буде масового бажання відвідувати психолога з різних причин — від небажання показати свої психічні розлади сторонній людині до небажання витратити свій вільний час) [21].

Також додаткове психологічне навантаження працівники залізниць отримують внаслідок збільшення фізичного навантаження, адже згідно із статистичними даними, спостерігаємо плінність кадрів на залізничному транспорті. Це відбувається і внаслідок об'єктивних, так і суб'єктивних факторів — від необхідності переїхати у більш безпечний регіон разом із родиною та небажанням працювати на об'єкті підвищеної небезпеки до бажання отримувати більше грошове забезпечення тощо.

Враховуючи високу плінність кадрів на залізничному транспорті, є потреба в підвищенні іміджу залізниць та залучення молоді. Адже саме молодь і стане основою майбутнього потужного колективу залізничників. Залучення молоді до роботи на залізничний транспорт є важливим напрямом реалізації принципів сталого розвитку. В першу чергу, потрібно проводити потужну профорієнтаційну роботу, починаючи зі шкільних лав (періодично проводячи зустрічі школярів із представниками залізничних професій, організовуючи екскурсії на залізничні підрозділи, залучаючи школярів до участі в гуртках, дотичних до залізничного транспорту, як от дитячі залізниці та інше). Також рекомендуємо проводити цільове анкетування школярів (анкети повинні бути розроблені психологами та спеціалістами залізничного транспорту, аби виявити потенційних працівників залізниць, саме тих, хто здатен працювати у спеціальних умовах, тобто, бути психологічно стійкими, мати відповідні риси характеру, здатні працювати із людьми, здатні не розгубитися при роботі з технікою) задля виявлення тих осіб, хто за своїми здібностями потенційно міг би працювати в подальшому на залізниці. З такими школярами можна укласти договір на відпрацювання ними на залізниці п'яти років після закінчення університету при умові оплати навчання цих школярів залізничним відомством. Окрім того, можна проводити подібні заходи і в університетах, методом анкетування виявляти потенційних працівників залізниць, надавати їм можливість вчитися за дуальною формою освіти, за якої здобувач освіти міг би і навчатися, і працювати на своєму першо-

му робочому місці на залізниці з отриманням заробітної плати. Окрім першого робочого місця студентів можна заохотити подальшим розвитком їхньої кар'єри в разі здобуття вищої освіти. В цілому потрібно проводити потужні агітаційні профорієнтаційні заходи на періодичній основі із виїздом представників залізниці до освітніх закладів різного типу задля інформування про життя залізниці, про можливі інновації на залізничному транспорті, усе робити задля підвищення іміджу залізниць та задля того, аби показати учням та студентам, що працювати на залізниці є престижною та вкрай потрібною справою для держави, адже саме залізниця виконує важливі соціальні пасажирські та вантажні перевезення, без залізниці повноцінне існування віддалених регіонів неможливе. Збільшення заробітної плати залізничникам, надання соціальних пільг та гарантій, надання пільгових кредитів на придбання житла, власні медичні та оздоровчі заходи — це та інше може сприяти масовому залученню працівників різноманітних професій саме до роботи на залізничному транспорті.

Україна суттєво відстає у виконанні цілей та завдань сталого розвитку від країн Європи [22].

Цьому є об'єктивні причини, адже переважну більшість Програми сталого року України до 2030 року, яка була затверджена в 2017 році, виконати не вдається внаслідок вторгнення росії в Україну в 2014 році, поширення коронавірусної хвороби в 2019 році та повномасштабного вторгнення російських загарбників в 2022 році [23].

30 вересня 2019 року Президент України Володимир Зеленський схвалив сімнадцять цілей сталого розвитку, які планувалося реалізувати до 2030 року. Безперечно, ці цілі повинні бути досягнуті в кожній галузі, в кожній громаді, торкнутися кожного громадянина, аби кожен громадянин України мав рівні права та можливості достойного існування.

Серед них (з адаптацією до залізничного транспорту):

1) подолання бідності (забезпечення достойних заробітних плат, значно вище прожиткового мінімуму, враховуючи складні умови роботи на залізниці з фізичної та психологічної точок зору);

2) подолання голоду, досягнення продовольчої безпеки, поліпшення харчування і сприяння сталому розвитку сільського господарства (сама залізничний транспорт сприятиме поєднанню різних регіонів, забезпеченню стійких перевезень сільськогосподарських та інших вантажів, необхідних для забезпечення сталого існування сільськогосподарської галузі. Україна — сільськогосподарська країна, яка має сприятливі фактори розвитку сільськогосподарських напрямів, тож подолання голоду є досяжною метою як в межах України, так і в контексті допомоги іншим країнам, які потребують сільськогосподарської продукції, в тому числі з України);

3) забезпечення здорового способу життя та сприяння благополуччю для всіх у будь-якому віці (на залізничному транспорті працюють особи різних вікових категорій, тож менеджменту потрібно і надалі піклуватися про фізичне та ментальне здоров'я своїх підлеглих — від організації консультації психологів до роботи спортивних секцій);

4) забезпечення всеохоплюючої і справедливої якості освіти та заохочення можливості навчання впродовж усього життя для всіх (на кожному підприємстві, в тому числі і на залізниці, існує система постійного навчання, перенавчання, підвищення кваліфікації своїх працівників. Це вкрай необхідно, адже технології змінюються, а отже працівникам залізничного відомства потрібно бути готовими до змін та вміти працювати в нових умовах, з новою технікою, з новими технологіями тощо) [24];

5) забезпечення гендерної рівності, розширення прав і можливостей усіх жінок та дівчат (в останні роки в різних галузях, в тому числі й на залізниці, жінкам стала доступна більшість посад та професій, що й чоловікам; жінки теж займають керівні посади, жінки приймають активну участь в громадській та професійній діяльності на залізничному транспорті. Спостерігаємо наявність стереотипів про жіночі та чоловічі професії на залізничному транспорті [25], але як показує світовий досвід, на подолання стереотипів потрібен значний час, але маємо зрушення в цьому напрямі — жінки все частіше займають колись за стереотипами "чоловічі" професії, все частіше можна побачити жінок на керівних посадах [26; 27];

6) забезпечення санітарією (санітарним умовам на залізничному транспорті приділяється велика увага, адже робота пов'язана з контактом із людьми. Мається на увазі і щорічні обстеження залізничників і обробка рухомого складу спецзасобами, тощо);

7) забезпечення доступу до сучасних джерел енергії для всіх (сподіваємося, що у період відновлення України у повоєнний період менеджменту залізничного відомства вдасться залучити кошти у міжнародних партнерів на переоснащення рухомого складу, на закупівлю поїздів із нульовим рівнем викиду шкідливих речовин у навколишнє середовище, експлуатацію яких заплановано Стратегією сталої та розумної мобільності — європейський транспорт на шляху до майбутнього" [15];

8) сприяння поступальному, всеохоплюючому та сталому економічному зростанню, повній і продуктивній зайнятості та гідній праці для всіх (менеджмент АТ "Укрзалізниця" повинен вживати заходи щодо підвищення заробітної плати працівників, усунення або пом'якшення факторів впливу на плинність кадрів, а також забезпечувати працівників безпечними та ергономічними робочими місцями);

9) створення стійкої інфраструктури, сприяння всеохоплюючій і сталій індустріалізації та інноваціям (на жаль, в умовах воєнного часу вести мову про стійку інфраструктуру доволі важко, але маємо надію на якомога швидше відновлення та відбудову у сучасних трендах об'єктів інфраструктури залізничного транспорту — від вокзалів до депо [28]. Щодо втілення інновацій, то вони потребують значних коштів, в будь-якій галузі, в тому числі й на залізничному транспорті (але враховуючи те, що держава значну частину коштів бюджету направляє на підвищення обороноздатності України, а потенційні інвестори враховують високі ризики ведення бізнесу та вкладання інвестицій в українські галузі, враховують Індекс інвестиційної привабливості, який поки що свідчить не на користь українського інвестиційного клімату), поки що вести мову про масштабні інновації недоречно [29];

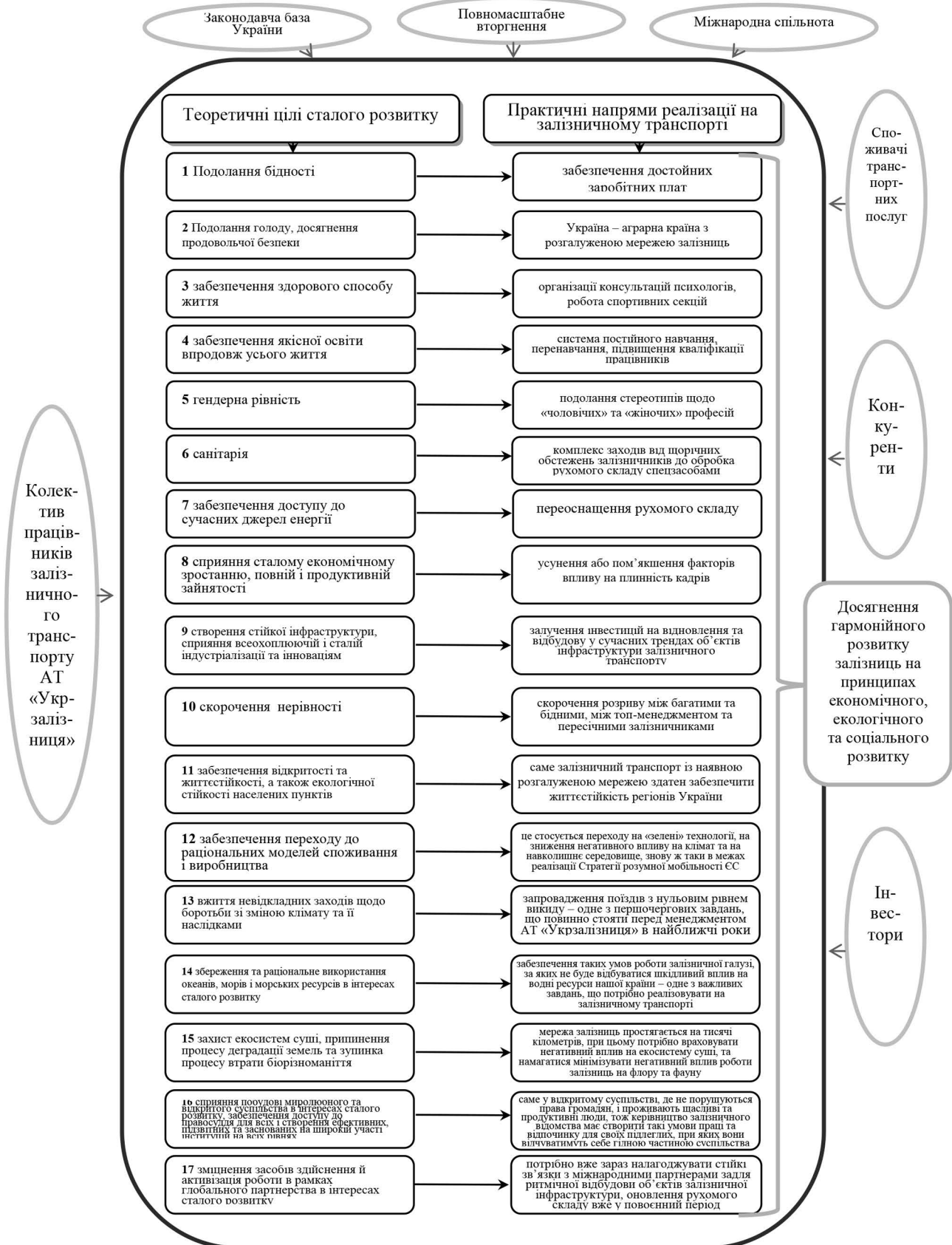


Рис. 1. Механізм адаптації Цілей сталого розвитку України на залізничному транспорті до умов воєнного стану

Джерело: розробка Сидорчук А.О.

10) скорочення нерівності (скоротити розрив між багатими та бідними — це важлива справа, але на наш погляд, така, яку важко досягнути. Спостерігається тен-

денція століттями, що бідні біднішають, а багаті багатіють. І це стосується різних країн та різних галузей [30]. Щодо залізничного транспорту, то спостерігаємо не-

лику на ринку праці заробітну плату пересічного залізничника та надприбутки, які сягають сотень тисяч гривень на місяць керівництва залізничного відомства) [31];

11) забезпечення відкритості та життєстійкості, а також екологічної стійкості населених пунктів (саме залізничний транспорт із наявною розгалуженою мережею здатен забезпечити життєстійкість регіонів України) [32];

12) забезпечення переходу до раціональних моделей споживання і виробництва (це стосується переходу на "зелені" технології, на зниження негативного впливу на клімат та на навколишнє середовище, знову ж таки в межах реалізації Стратегії розумної мобільності ЄС);

13) життя невідкладних заходів щодо боротьби зі зміною клімату та її наслідками (запровадження поїздів з нульовим рівнем викиду — одне з першочергових завдань, що повинно стояти перед менеджментом АТ "Укрзалізниця" в найближчі роки);

14) збереження та раціональне використання океанів, морів і морських ресурсів в інтересах сталого розвитку (забезпечення таких умов роботи залізничної галузі, за яких не буде відбуватися шкідливий вплив на водні ресурси нашої країни — одне з важливих завдань, що потрібно реалізовувати на залізничному транспорті);

15) захист екосистем суші, припинення процесу деградації земель та зупинка процесу втрати біорізноманіття (мережа залізниць простягається на тисячі кілометрів, при цьому потрібно враховувати негативний вплив на екосистему суші, та намагатися мінімізувати негативний вплив роботи залізниць на флору та фауну);

16) сприяння побудові миролюбного та відкритого суспільства в інтересах сталого розвитку, забезпечення доступу до правосуддя для всіх і створення ефективних, підзвітних та заснованих на широкій участі інституцій на всіх рівнях (саме у відкритому суспільстві, де не порушуються права громадян, і проживають щасливі та продуктивні люди, тож керівництво залізничного відомства має створити такі умови праці та відпочинку для своїх підлеглих, при яких вони відчуватимуть себе гідною частиною суспільства);

17) зміцнення засобів здійснення й активізація роботи в рамках глобального партнерства в інтересах сталого розвитку (потрібно вже зараз налагоджувати стійкі зв'язки з міжнародними партнерами задля ритмічної відбудови об'єктів залізничної інфраструктури, оновлення рухомого складу вже у повоєнний період) [33].

ВИСНОВКИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАПРЯМІ

Сталий розвиток передбачає гармонійний розвиток галузей з урахуванням економічної, екологічної та соціальної складової. В дослідженні окреслено напрями реалізації Цілей сталого розвитку на залізничному транспорті України з урахуванням вимог воєнного часу. Наголошено на необхідності укріплення психологічної стійкості працюючих залізничників, в тому числі підвищену увагу слід приділяти ветеранам та колективам, в яких працюють ветерани війни; залучення молоді на залізницю в якості першого робочого місця; активізацію залучення міжнародних інвесторів для модернізації

інфраструктури та рухомого складу залізничного транспорту та інші напрями реалізації теоретичних аспектів сталого розвитку суспільства в цілому та залізничної галузі зокрема на практиці.

В даному дослідженні адаптовано з урахуванням воєнного стану, напрями реалізації Цілей сталого розвитку України на залізничному транспорті, зокрема: в контексті подолання бідності наголошено на необхідності підвищення заробітних плат залізничникам; з точки зору подолання голоду, досягнення продовольчої безпеки, поліпшення харчування і сприяння сталому розвитку сільського господарства окреслено, що Україна має розгалужену залізничну мережу, що сприяє забезпеченню стійких перевезень між усіма регіонами; задля забезпечення здорового способу життя та сприяння благополуччю для всіх у будь-якому віці рекомендовано піклуватися про фізичне та ментальне здоров'я залізничників — від організації консультації психологів до роботи спортивних секцій; щоб працівники були готові в нових умовах, з новими технологіями, повинна функціонувати система постійного навчання, перенавчання, підвищення кваліфікації працівників залізниць; забезпечення гендерної рівності можливо подоланням стереотипів стосовно "жіночих" та "чоловічих" професій; забезпечення санітарією процесу перевезень — від щорічного профогляду працівників до регулярної обробки рухомого складу спецзасобами; забезпечення доступу до сучасних джерел енергії для всіх, а саме: переоснащення рухомого складу, закупівля поїздів із нульовим рівнем викиду шкідливих речовин у навколишнє середовище; сприяння сталому економічному зростанню, повній і продуктивній зайнятості та гідній праці для всіх — потрібно негайне усунення або пом'якшення факторів впливу на плінність кадрів; сприяння інноваціям — в умовах воєнного часу вести мову про стійку інфраструктуру доволі важко, але потрібно якомога швидше залучити інвестиції відновлення та відбудову у сучасних трендах об'єктів інфраструктури залізничного транспорту; скорочення нерівності, а саме скорочення розриву в оплаті праці простих залізничників та топ-менеджменту залізничного відомства; забезпечення відкритості та життєстійкості, а також екологічної стійкості населених пунктів (саме залізничний транспорт із наявною розгалуженою мережею здатен забезпечити життєстійкість регіонів України та є найекологічнішим видом транспорту у порівнянні з іншими видами транспорту, що використовуються на материковій частині); забезпечення переходу до раціональних моделей споживання і виробництва в контексті переходу на "зелені" технології; життя невідкладних заходів щодо боротьби зі зміною клімату та її наслідками — запровадження сучасного рухомого складу; збереження морських ресурсів в інтересах сталого розвитку (забезпечення таких умов роботи залізничної галузі, за яких не буде відбуватися шкідливий вплив на водні ресурси); захист екосистем суші, припинення процесу деградації земель та зупинка процесу втрати біорізноманіття — менеджменту залізниць потрібно мінімізувати негативний вплив роботи залізниць на флору та фауну; сприяння побудові відкритого суспільства, в цьому контексті керівництво залізничного відомства має створити такі умови праці та відпочинку для своїх підлеглих, при яких

вони відчуватимуть себе гідною частиною суспільства, а клієнтам залізниць потрібно забезпечити безбар'єрне середовище; глобальне партнерство в інтересах сталого розвитку з міжнародними партнерами.

До перспектив подальших розвідок слід віднести подальшу розробку методології формування антикризових стратегій для суб'єктів господарювання у військовий період.

Література:

- Butlin, John (1 квітня 1989). Our common future. By World commission on environment and development. (London, Oxford University Press, 1987, pp.383-395.). *Journal of International Development* (англ.). Т. 1, № 2. С. 284—287. ISSN 1099-1328. doi:10.1002/jid.3380010208.
- Метошоп І., Метошоп О.-А. (2023), Вплив тарифоутворення на сталий розвиток газового сектору України. *Philosophy, economics and law review*. Volume 3, no. 2, 88—102. DOI: 10.31733/2786-491X-2023-2-88-102
- Панцирева, Г. (2024). Еколого-економічні аспекти рециклінгу дигестату на засадах сталого розвитку та підвищення родючості ґрунту. *Сталий розвиток економіки*, (2 (49)), 354—362. <https://doi.org/10.32782/2308-1988/2024-49-56>
- Панчишин, Т., & Вдовин, М. (2023). Компоненти сталого розвитку територіальних громад та регіонів в умовах суспільно-політичних викликів. *Економіка та суспільство*, (50). <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-50-23>
- Chengyuan Wang, Ling Wang, Junjie Zhai, Tiantian Feng, Yuzhou Lei, Shanfu Li, Yuan Liu, Yuwen Liu, Zhibo Hu, Kun Zhu, Yupeng Chang, Shuai Cui, Xuegang Mao. Assessing progress toward China's subnational sustainable development by Region Sustainable Development Index, *Sustainable Horizons*, Volume 11, 2024, 100099. <https://doi.org/10.1016/j.horiz.2024-100099>. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2772737824000117>
- Наливайко Л. Р., Марценюк Л. В. Конституційне право на працю: порівняльно-правова характеристика. *Baltic Journal of Legal and Social Sciences*. 2022. № 1. С. 142-150. DOI: 10.30525/2592-8813-2022-1-17.
- Наливайко Л. Р., Марценюк Л. В. Права жінок та гендерна рівність в Україні: проблеми теорії та практики. *Приватне та публічне право*. 2022. № 1. С. 61—66. DOI: 10.32845/2663-5666.2022.1.11.
- Didenko, A., Kovalenko-Marchenkova, Y., Kravets, O., & Lizut, R. (2021). Cognitive approach to modeling population's quality of life. *Philosophy, Economics and Law Review*, 1 (2), 92—100.
- Наливайко Л. Р., Марценюк Л. В. "Безбар'єрна Україна": проблеми та перспективи. *Нове українське право*. 2023. № 4. С. 82—93. DOI: <https://doi.org/10.51989/NUL.2023.4.11>.
- Kovalenko-Marchenkova, Y., Martseniuk, L., & Andryeyeva, N. (2023, November). Railway tourism in providing the sustainable and smart population mobility. In *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science* (Vol. 1269, No. 1, p. 012021). IOP Publishing.
- Марценюк Л. В. Формування потенційних можливостей Укрзалізниці в межах дотримання економічної безпеки підприємства. *Наук. вісн. Дніпропетр. держ. ун-ту внутр. справ*. 2022. № 3. С. 271—277. DOI: 10.31733/2078-3566-2022-3-271-277.
- Стрелко О.Г., Бердниченко Ю.А., Соловйова О.С., Альоша А.М., Манілевіч Є.І. Підвищення рівня безпеки руху на залізничному транспорті за рахунок оптимізації роботи системи управління безпекою руху поїздів // *Вестник Херсонського національного технічного університету*. 2021. № 2 (77). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/pidvischennya-rivnya-bezpeki-ruhu-na-zaloznichnomu-transporti-za-rahunok-optimizatsiyi-roboti-sistemi-upravlinnya-bezpekoju-ruhu>
- Pshinko, O., Charkina, T., Martseniuk, L., & Orlovskaya, O. (2022). Hubs as a key tool for improving the quality of the service and development of multimodal passenger traffic. *Transport Problems*, 17.
- Гненний, О., Задоя, В., & Марценюк, Л. (2014). Шляхом європейської інтеграції України: особливості реформування залізниць країн світу. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту*. Сер.: Економіка і управління, (30), 32—43.
- "Стратегія сталої та розумної мобільності — європейський транспорт на шляху до майбутнього" https://visionzero.org.ua/wp-content/uploads/2023/03/EU_SSMS_Ukrainian-Translation.pdf
- Як "Укрзалізниця" турбується про психічне здоров'я своїх співробітників. <https://business.dia.gov.ua/en/cases/business-without-barriers/ak-ukrzaliznica-turbuetsya-pro-psihicne-zdorova-svoih-spivrobotnikiv>
- Укрзалізниця впровадила систему адаптації та комплексної підтримки ветеранів: як працюватиме це рішення. <https://rubryka.com/2024/01/13/ukrzaliznytsya-vprovadyla-systemu-adaptatsiyi-ta-kompleksnoyi-pidtrymky-veteraniv-yak-pratsyuvatyem-tse-rishennya/>
- Укрзалізниця повідомляє про впровадження системи адаптації та комплексної підтримки ветеранів війни. <https://zalp.org.ua/news/ukrzaliznytsya-povidomyaye-pro-vprovadzhennya-systemy-adaptatsiyi-ta-kompleksnoyi-pidtrymky-veteraniv-vijny/>
- Укрзалізниця запровадила комплексну програму допомоги та адаптації для ветеранів: огляд нової ініціативи. <https://vezha.ua/ukrzaliznytsya-zaprovadyla-kompleksnu-programu-dopomogy-ta-adaptatsiyi-dlya-veteraniv-oglyad-novoyi-initsiatyvy/>
- Valentina Tverdokhlib. Укрзалізниця впроваджує програму ментальної підтримки залізничників: що вона передбачає. <https://tykyiv.com/en/news/ukrzaliznytsia-vprovadzhuie-programu-mentalnoyi-pidtrimki-zaloznichnikiv-shcho-vona-peredbachaie/>
- Потяг надії: залізниця в час війни. <https://www.railinsider.com.ua/potyag-nadii-zaloznitsya-v-chas-viyni/>
- Редько, К., & Мірошніченко, В. (2022). Дослідження сталого розвитку в Україні: оцінка стану виконання цілей. *Підприємництво та інновації*, (22), 5—13. <https://doi.org/10.37320/2415-3583/22.1>
- Закон України Про Стратегію сталого розвитку України до 2030 року. <https://ips.ligazakon.net/document/JH6YF00A?an=332>

24. Марценюк, Л. В., & Груздєв, О. В. (2021). Дуальна освіта як засіб ефективного поєднання теорії та практики. *Економіка та держава*, (3), 58—65.

25. Курс на гендерну рівність! Жінки у пасажирському вагонному депо Гребінки. <https://grebkra.com.ua/новину/kurs-na-gendernu-rivnist-zhinky-u-pasazhyrskomu-vagonnomu-depo-grebinky/>

26. Шлях жінок на залізниці: від прибирання до водіння поїздів. [https://www.railway.supply/uk/shlyah-zhinok-na-zalizniczi-vid-pribirannya-do-vodinnya-ro%D1%97zdiv/](https://www.railway.supply/uk/shlyah-zhinok-na-zalizniczi-vid-pribirannya-do-vodinnya-poizdiv/)

27. З чоловіками треба м'яко": на Одещині жінка керує бригадою залізничників. <https://suspilne.media/odesa/789407-z-colovikami-treba-mako-na-odesini-zinka-kerue-brigadou-zaliznicnikiv/>

28. Кількість SEO, які вважають вигідними інвестиції в Україну зросла майже вдвічі з 2022 року. <https://eba.com.ua/kilkist-seo-yaki-vvazhayut-vygidnyumi-investytsiyi-v-ukrayinu-zrosla-majzhe-vdvichi-z-2022-roku/>

29. Татар, М., & Забуранна, В. (2024). Механізми фінансування інноваційного розвитку суб'єктів господарювання під час глобальних викликів. *Сталий розвиток економіки*, (1 (48)), 79—85. <https://doi.org/10.32782/2308-1988/2024-48-10>

30. Чому багаті багатіють, а бідні бідніють. <https://zmist.pl.ua/blogs/chomu-bagati-bagatiyut-a-bidni-bidniyut>

31. Голова Укрзалізниці пропонує призначити йому 9 млн грн зарплатні, — блогер. Джерело: <https://society.comments.ua/ua/news/developments/golova-ukrzaliznici-proponue-priznachiti-yomu-9-mln-grn-zarplatni-bloger-718927.html>

32. Укрзалізниця. <https://uz.gov.ua/>

33. Володимир Зеленський поставив 17 цілей розвитку України до 2030 року. <https://www.rv.gov.ua/news/volodimir-zelenskiy-postaviv-17-cilej-rozvitku-ukrayini-do-2030-roku>

References:

1. Butlin, J. (1989), "Our common future. By World commission on environment and development", *Journal of International Development*, vol. 1, no. 2, pp. 284—287. ISSN 1099-1328. doi:10.1002/jid.3380010208.

2. Metoshop, I. and Metoshop, O.-A. (2023), "The impact of tariff formation on the sustainable development of the gas sector of Ukraine", *Philosophy, economics and law review*, vol. 3, no. 2, pp. 88—102. DOI: 10.31733/2786-491X-2023-2-88-102

3. Pansyryeva, H. (2024), "Environmental and economic aspects of digested recycling on the basis of sustainable development and increase of soil fertility", *Stalyj rozvytok ekonomiky*, vol. 2 (49), pp. 354—362. <https://doi.org/10.32782/2308-1988/2024-49-56>

4. Panchyshyn, T. and Vdovyn, M. (2023), "Sustainable development components of territorial communities and regions in terms of socio-political challenges", *Ekonomika ta suspil'stvo*, vol. 50. <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2023-50-23>

5. Chengyuan, Wang, Ling, Wang, Junjie, Zhai, Tiantian, Feng, Yuzhou, Lei, Shanfu, Li, Yuan, Liu, Yuwen, Liu, Zhibo, Hu, Kun, Zhu, Yupeng, Chang, Shuai, Cui, and

Xuegang, Mao (2024), "Assessing progress toward China's subnational sustainable development by Region Sustainable Development Index", *Sustainable Horizons*, vol. 11, 100099, available at: <https://www.science-direct.com/science/article/pii/S2772737824000117> (Accessed 25 July 2024). <https://doi.org/10.1016/j.horiz.2024.100099>.

6. Nalyvajko, L.R. and Martseniuk, L.V. (2022), "Constitutional right to work: comparative legal characteristics", *Baltic Journal of Legal and Social Sciences*, vol. 1, pp. 142—150. DOI: 10.30525/2592-8813-2022-1-17.

7. Nalyvajko, L.R. and Martseniuk, L.V. (2022), "Women's rights and gender equality in Ukraine: problems of theory and practice", *Pryvatne ta publichne pravo*, vol. 1, pp. 61-66. DOI: 10.32845/2663-5666.2022.1.11.

8. Didenko, A. Kovalenko-Marchenkova, Y. Kravets, O. and Lizut, R. (2021), "Cognitive approach to modeling population's quality of life", *Philosophy, Economics and Law Review*, vol. 1 (2), pp. 92—100.

9. Nalyvajko, L.R. and Martseniuk, L.V. (2023), "Barrier-free Ukraine": problems and prospects", *Nove ukrains'ke pravo*, vol. 4, pp. 82—93. DOI: <https://doi.org/10.51989/NUL.2023.4.11>.

10. Kovalenko-Marchenkova, Y. Martseniuk, L. and Andryeyeva, N. (2023), "Railway tourism in providing the sustainable and smart population mobility", *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, vol. 1269, no. 1, p. 012021.

11. Martseniuk, L. V. (2022), "Formation of the potential opportunities of the Ukrzaliznytsi within the limits of observing the economic security of the enterprise", *Nauk. visn. Dnipropetr. derzh. un-tu vnutr. sprav*, vol. 3, pp. 271—277. DOI: 10.31733/2078-3566-2022-3-271-277.

12. Strelko, O.H. Berdnychenko, Yu.A. Solovjova, O.S. Al'osha, A.M. and Manilevich, Ye.I. (2021), "Increasing the level of railway traffic safety due to the optimization of the train traffic safety management system", *Vestnyk Khersonskoho natsyonal'noho tekhnicheskoho unyversyteta*, vol. 2 (77).

13. Pshinko, O. Charkina, T. Martseniuk, L. and Orlovska, O. (2022), "Hubs as a key tool for improving the quality of the service and development of multimodal passenger traffic", *Transport Problems*, vol. 17.

14. Hnennyj, O. Zadoia, V. and Martseniuk, L. (2014), "Through the European integration of Ukraine: features of the reform of the railways of the countries of the world", *Zbirnyk naukovykh prats' Derzhavnoho ekonomiko-tekhnolohichnoho unyversytetu transportu*. Ser.: *Ekonomika i upravlinnia*, vol. 30, pp. 32—43.

15. European Commission (2020), "Sustainable and Smart Mobility Strategy — putting European transport on track for the future", available at: https://vision-zero.org.ua/wp-content/uploads/2023/03/EU_SSMS_Ukrainian-Translation.pdf (Accessed 25 July 2024).

16. business.diia (2022), "How does "Ukrzaliznytsia" care about the mental health of its employees", available at: <https://business.diia.gov.ua/en/cases/business-without-barriers/ak-ukrzaliznica-turbuetsa-pro-psihicne-zdorova-svoih-spirovobitnikiv> (Accessed 25 July 2024).

17. Rubryka (2024), "Solutions from Ukraine: Ukrainian Railways launches program to provide comprehensive

support for veterans", available at: <https://rubryka.com/2024/01/13/ukrzaliznytsya-vprovadyla-systemu-adaptatsiyi-ta-kompleksnoyi-pidtrymky-veteraniv-yak-pratsyuvatyme-tse-rishennya/> (Accessed 25 July 2024).

18. zalp.org.ua (2024), "Ukrzaliznytsia reports on the introduction of a system of adaptation and complex support for war veterans", available at: <https://zalp.org.ua/news/ukrzaliznytsya-povidomlyaye-pro-vprovadzhennya-systemy-adaptatsiyi-ta-kompleksnoyi-pidtrymky-veteraniv-vijny/> (Accessed 25 July 2024).

19. Vezha (2024), "Ukrzaliznytsia introduced a comprehensive assistance and adaptation program for veterans: an overview of the new initiative", available at: <https://vezha.ua/ukrzaliznytsya-zaprovadyla-kompleksnu-programu-dopomogy-ta-adaptatsiyi-dlya-veteraniv-oglyad-novoyi-initsiatyvy/> (Accessed 25 July 2024).

20. Tverdokhlib, V. (2024), "Ukrzaliznytsia implements a mental support program for railway workers: what does it entail", available at: <https://tykyiv.com/en/news/ukrzaliznytsia-vprovadzhue-programu-mentalnoyi-pidtrimki-zalznichnikov-shcho-vona-peredbachaie/> (Accessed 25 July 2024).

21. Rail.insider (2024), "Train of Hope: Railroads in Wartime", available at: <https://www.railinsider.com.ua/potyag-nadii-zalznitsya-v-chas-viyni/> (Accessed 25 July 2024).

22. Red'ko, K. and Miroshnychenko, V. (2022), "The study of sustainable development in Ukraine: assessment of the goals' completing state", *Pidpriemnytstvo ta innovatsii*, vol. 22, pp. 5—13. <https://doi.org/10.37320/2415-3583/22.1>

23. Verkhovna Rada of Ukraine (2018), The Law of Ukraine "About the Sustainable Development Strategy of Ukraine until 2030", available at: <https://ips.ligazakon.net/document/JH6YF00A?an=332> (Accessed 25 July 2024).

24. Martseniuk, L. and Hruzdiev, O. (2021), "Dual education as a means of effective combination theory and practice", *Ekonomika ta derzhava*, vol. 3, pp. 58—65.

25. Pedoriaka, S. (2024), "Course on gender equality! Women in the Hrebinka passenger wagon depot", available at: <https://grebkra.com.ua/novyny/kurs-na-gendernu-rivnist-zhinky-u-pasazhyrskomu-vaggonomu-depogrebinky/> (Accessed 25 July 2024).

26. Kopylov, M. (2021), "The path of women on the railways: from cleaning to driving trains", available at: <https://www.railway.supply/uk/shlyah-zhinok-na-zalzniczi-vid-pribirannya-do-vodinnya-po%D1%97zdiv/> (Accessed 25 July 2024).

27. Hapchuk, V. and Korshak, N. (2024), ""You have to be gentle with men": in Odesa, a woman leads a brigade of railway workers", available at: <https://suspinne.media/odesa/789407-z-colovikami-treba-mako-na-odesini-zinkakerue-brigadou-zalznichnikov/> (Accessed 25 July 2024).

28. EBA (2023), "The number of CEOs who consider it profitable to invest in Ukraine has almost doubled since 2022", available at: <https://eba.com.ua/kilkist-seo-yakivvazhayut-vygidnymy-investytsiyi-v-ukrayinu-zroslo-majzhe-vidvichi-z-2022-roku/> (Accessed 25 July 2024).

29. Tatar, M., & Zaburanna, V. (2024), "Mechanisms of the business entities innovative development financing

in the face of global challenges", *Stalyj rozvytok ekonomiky*, vol. 1 (48), pp. 79—85. <https://doi.org/10.32782/2308-1988/2024-48-10>

30. Yas'ko, O. (2021), "Why do the rich get richer, and the poor get poorer", available at: <https://zmist.pl.ua/blogs/chomu-bagati-bagatiyut-a-bidni-bidniyut> (Accessed 25 July 2024).

31. Kravtsev, S. (2023), "The head of Ukrzaliznytsia proposes to assign him 9 million hryvnias in salary, the blogger said", available at: <https://society.comments.ua/ua/news/developments/golova-ukrzaliznici-proponue-priznachiti-yomu-9-mln-grn-zarplatni-blogger-718927.html> (Accessed 25 July 2024).

32. Ukrainian Railways (2024), available at: <https://uz.gov.ua/> (Accessed 25 July 2024).

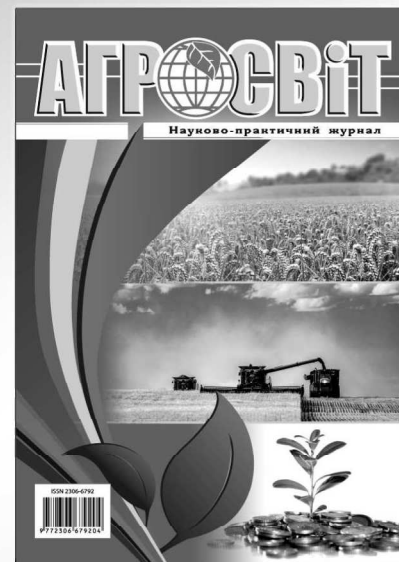
33. President of Ukraine (2019), "Volodymyr Zelenskyi set 17 goals for the development of Ukraine until 2030", available at: <https://www.rv.gov.ua/news/volodimir-zelenskij-postaviv-17-cilej-rozvitku-ukrayini-do-2030-roku> (Accessed 25 July 2024).

Стаття надійшла до редакції 05.08.2024 р.

АГРОСВІТ

<https://nauka.com.ua>

Передплатний індекс: 23847



Виходить 24 рази на рік

Журнал включено до переліку наукових фахових видань України з ЕКОНОМІЧНИХ НАУК (Категорія «Б»)

Спеціальності – 051, 071, 072, 073, 075, 076, 292