

*Електронний журнал «Ефективна економіка» включено до переліку наукових фахових видань України з питань економіки (Категорія «Б», Наказ Міністерства освіти і науки України № 975 від 11.07.2019). Спеціальності – 051, 071, 072, 073, 075, 076, 292.
Ефективна економіка. 2024. № 4.*

**DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2105.2024.4.14>
УДК 332.1:656.2**

В. В. Бобиль,

*д. е. н, професор, завідувач кафедри «Фінанси, облік та психологія»,
Український державний університет науки і технологій
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-7306-3905>*

Л. О. Добрик,

*к. е. н., доцент, доцент кафедри «Фінанси, облік та психологія»,
Український державний університет науки і технологій
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-3853-9285>*

ВПЛИВ ПАСАЖИРСЬКОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИЙ ПОТЕНЦІАЛ РЕГІОНУ

V. Bobyl,

*Doctor of Economic Sciences, Professor,
Head of the Department of «Finance, Accounting, and Psychology»,
Ukrainian State University of Science and Technologies*

L. Dobryk,

*PhD in Economics, Associate Professor of the Department of «Finance, Accounting,
and Psychology», Ukrainian State University of Science and Technologies*

THE IMPACT OF PASSENGER RAILWAY TRANSPORT ON THE SOCIO- ECONOMIC POTENTIAL OF THE REGION

У статті досліджується вплив пасажирського залізничного транспорту на соціально-економічний потенціал регіонів, зосереджуючись на

його значенні для розвитку економіки та забезпечення безпеки та мобільності населення, особливо в умовах воєнного стану в країні. Проведено комплексний аналіз впливу пасажирського залізничного транспорту на соціально-економічний потенціал регіону на основі результатів аналізу статистичних показників. Доведено, що залізничний транспорт виступає не лише як засіб переміщення людей, але й як стратегічний елемент соціальної та виробничої інфраструктури, оскільки забезпечує зв'язок між віддаленими регіонами та містами, що сприяє розвитку торгівлі, туризму, транспортних логістичних послуг та інших сфер діяльності. Стаття обґрунтовує важливість дослідження впливу пасажирського залізничного транспорту на регіон, враховуючи його роль у забезпеченні мобільності населення, розвитку економіки та забезпеченні безпеки країни.

The article examines the impact of passenger rail transport on the socio-economic potential of regions, focusing on its importance for economic development and ensuring the safety and mobility of the population, especially in times of war in the country. A comprehensive analysis of the impact of passenger rail transport on the socio-economic potential of the region is conducted based on the analysis of statistical indicators. It is proven that rail transport serves not only as a means of people's movement but also as a strategic element of social and production infrastructure, as it provides connectivity between remote regions and cities, promoting the development of trade, tourism, transportation logistics services, and other spheres of activity. The article substantiates the importance of studying the impact of passenger rail transport on the region, considering its role in ensuring population mobility, economic development, and national security.

The article underscores the crucial role of passenger rail transport in facilitating regional connectivity and fostering economic growth, particularly amidst challenging circumstances such as wartime conditions. By conducting a thorough analysis of statistical metrics, it elucidates how passenger rail networks serve as more than mere conduits for human mobility; they are integral components of both social and industrial infrastructure. Moreover, the article highlights how these networks facilitate vital linkages between distant regions and urban centers, thereby

bolstering trade, tourism, transportation logistics, and various other sectors. Ultimately, it argues for the necessity of comprehensively studying the impact of passenger rail transport on regional development, emphasizing its significance in enhancing population mobility, driving economic progress, and safeguarding national stability.

Furthermore, the article underscores the multifaceted benefits of passenger rail transport beyond its role in transportation. It serves as a cornerstone of social and economic development by fostering regional integration, supporting the growth of businesses and industries, and enhancing overall quality of life. By providing reliable and efficient transportation options, rail networks contribute to job creation, access to education and healthcare, and the overall well-being of communities. Additionally, in times of conflict or instability, rail transport plays a critical role in ensuring the continuity of essential services and the movement of goods and people, thereby contributing to national resilience and security. In conclusion, the article advocates for continued research and investment in passenger rail transport as a strategic tool for sustainable development and resilience in the face of challenges.

Ключові слова: залізничний транспорт, пасажирські перевезення, соціально-економічний розвиток, регіон, потенціал, якість.

Keywords: rail transportation, passenger services, socio-economic development, region, potential, quality.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Залізничний транспорт історично відіграє значну роль в економіці та повсякденному житті країни. Це пояснюється його надійністю, безпекою, регулярністю та доступністю, особливо з точки зору вартості перевезень. Крім того, залізничний транспорт вважається стратегічно важливим інструментом для забезпечення мобільності населення в державі. Під час початку повномасштабної військової агресії та впродовж періоду воєнного положення в Україні, залізниця має особливе значення для забезпечення безпеки країни через виконання функцій перевезення військового та гуманітарного вантажу, евакуації населення з

небезпечних територій та відносно швидкого відновлення пасажирського сполучення в звільнених від ворога регіонах.

Отже, вимоги до ефективного управління залізничним транспортом зросли, і рішення, які держава приймає стосовно надання підтримки цьому виду транспорту, є надзвичайно важливими. Таким чином, для підвищення ефективності розвитку залізничного транспорту необхідно не лише оцінювати комерційну ефективність реалізації проектів у цій галузі, але і враховувати його вплив на соціально-економічний потенціал регіонів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичним і практичним аспектам соціально-економічного розвитку регіонів країни присвячено роботи таких вітчизняних вчених, як: Амосов О.Ю., Бідак В.Я., Білоус С.П., Горбатов В.М., Дергалюк М.О., Жученко А.М., Мамонова В.В., Мельник В.В., Ніколюк О.В., Проскура В.Ф., Савченко Т.В., Шевчук Л.Т., Ярошенко І.В. та інші. Роботи перерахованих авторів мають велике теоретичне та практичне значення, оскільки включають аналіз сучасних тенденцій, визначення факторів та чинників, що впливають на соціально-економічний розвиток регіонів, а також розробку стратегій залучення інвестицій, стимулювання підприємництва, підвищення конкурентоспроможності та підтримки соціальних програм у регіонах. Вітчизняні вчені, наукові праці яких пов'язані з дослідженнями в галузі залізничного транспорту та розглядом питань підвищення ефективності економічного розвитку пасажирських перевезень на залізничному транспорті країни: Дикань В.Л., Запорожець Г.В., Овчиннікова В.О., Руденко М.В., Кондратенко Н.О., Краснокутський Є.С., Матусевич О.О., Чаркіна Т.Ю., Яновська В.П та інші.

Водночас питанням впливу пасажирського залізничного транспорту на соціально-економічний потенціал регіону в економічній літературі приділяється недостатня увага, що вимагає проведення подальших досліджень та вироблення практичних рекомендацій у цій галузі.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Метою статті є дослідження впливу пасажирського залізничного транспорту на соціально-економічний потенціал регіону. Для досягнення цієї мети передбачається розгляд та використання комплексного аналізу впливу пасажирського

залізничного транспорту на соціально-економічний потенціал регіону, враховуючи різноманітні аспекти цієї взаємодії, а саме: вкладу пасажирського залізничного транспорту у створення робочих місць, збільшення обсягів економічної діяльності та залучення інвестицій у регіон; вивчення впливу залізничного транспорту на якість життя мешканців регіону, їхню доступність до медичних та освітніх закладів, а також соціальних послуг; визначення впливу пасажирського залізничного транспорту на розвиток туристичної індустрії регіону через забезпечення зручного доступу до туристичних об'єктів та маршрутів; вплив інвестицій у розвиток залізничної інфраструктури на загальний розвиток регіону та залучення нових інвестиційних проєктів; визначення екологічного впливу залізничного транспорту у порівнянні з іншими видами транспорту.

Виклад основного матеріалу дослідження. В Україні залізничний транспорт виступає не лише як засіб переміщення людей, але й як стратегічний елемент соціальної та виробничої інфраструктури, який визначає територіальну цілісність, забезпечуючи зв'язок між віддаленими регіонами та містами, що має вирішальне значення в умовах воєнного стану, та економічну безпеку країни.

Пасажирський залізничний транспорт відіграє важливу роль у соціальному та економічному розвитку регіонів, впливаючи на різноманітні аспекти життя громадян і підприємств. Недостатня розвиненість цієї галузі може мати серйозні наслідки для регіонального розвитку та загальної економіки країни, що особливо відчутно в умовах сучасного глобалізованого ринку, де швидкість, якість та безпека перевезень стають важливими факторами конкурентоспроможності транспорту.

Дослідити вплив пасажирського залізничного транспорту на соціально-економічний потенціал регіону можна через різні прояви. Наприклад, налагоджена робота пасажирського залізничного транспорту стимулює економічний розвиток регіону, залучаючи інвестиції, туристів та бізнес-партнерів, що безумовно сприяє зростанню економіки регіону та покращенню життєвого рівня його мешканців; поліпшення якості послуг на залізничному транспорті – робить переміщення комфортнішим та доступнішим для місцевих жителів, що сприяє інтеграції віддалених районів в економіку регіону та

забезпечує мешканців доступом до освіти, охорони здоров'я та інших соціальних послуг; поліпшення залізничної інфраструктури та розширення спектру послуг є важливим стимулом для розвитку соціально-економічних проектів у регіоні, таких як будівництво нових станцій, ремонт та модернізація шляхів сполучення, а також створення нових робочих місць; висока якість послуг на залізничному транспорті заохочує туристів та мандрівників у регіон, що сприяє розвитку туристичної індустрії, місцевого бізнесу та культурному обміну. Таким чином, пасажирський залізничний транспорт відіграє важливу роль у формуванні та сталому розвитку регіонів, впливаючи на їх економічний, соціальний та інфраструктурний розвиток [5-8, 12].

Соціально-економічний ефект для регіону від розвитку пасажирського залізничного транспорту досягається за рахунок наступних факторів (Рис. 1):

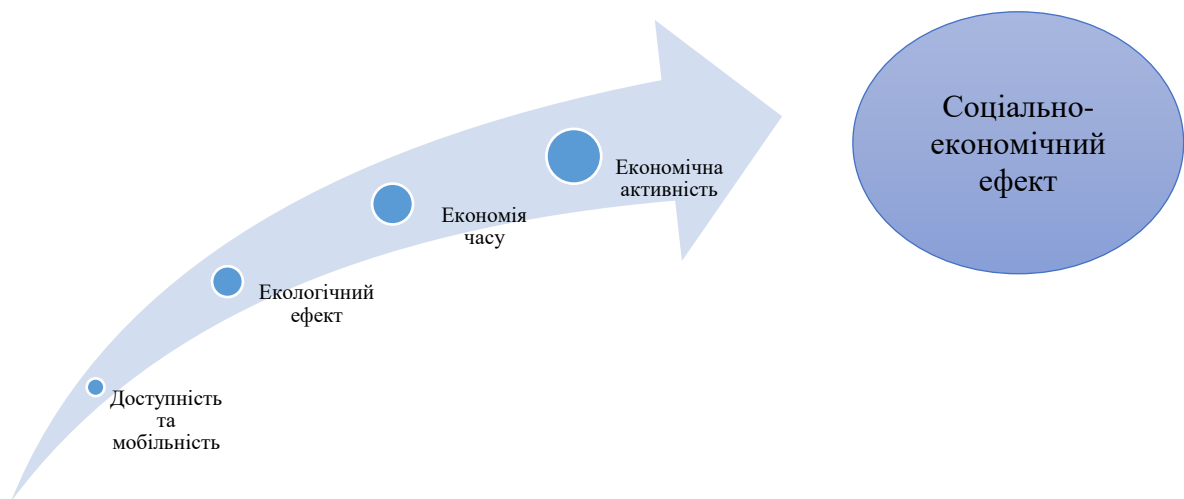


Рис. 1. Соціально-економічний ефект для регіону від розвитку пасажирського залізничного транспорту

Джерело: розроблено авторами

1. Поліпшення доступності та мобільності: розвиток пасажирського транспорту підвищує доступність громадського транспорту для населення, особливо жителів приміських районів. Це дозволяє людям легше і швидше діставатися роботи, навчання та інших місць призначення, що сприяє підвищенню якості життя та суспільної активності.

2. Скорочення транспортних пробок та забруднення навколишнього

середовища: використання приміського транспорту замість особистих автомобілів сприяє зниженню транспортних пробок та викидів шкідливих речовин в атмосферу. Це позитивно позначається на екології регіону та здоров'я його мешканців, що дозволяє знизити витрати державного та місцевих бюджетів на підтримку екологічного балансу та впливу на навколишнє середовище. Серед позитивних факторів, які формують попит на пасажирські залізничні перевезення, у повсякденному житті населення – є незалежність від дорожніх заторів, що стають все більшою проблемою на автошляхах загального користування.

3. Збільшення привабливості віддалених районів за рахунок економії часу громадян: поліпшення доступності та швидкості подорожей до місць роботи скорочує часові витрати громадян, що позитивно позначається на зростанні обсягу та якості виробництва на підприємствах та підвищенні ефективності праці роботодавців. Розвиток приміського транспорту збільшує привабливість житлових районів за межами центра міста, а відповідно, підвищує ціни на нерухомість у цих районах та викликає покращення інфраструктури через зростання капітальних інвестицій.

4. Зростання економічної активності та зниження економічних втрат: покращення доступності приміського транспорту сприяє зростанню економічної активності у регіоні. Зменшення кількості транспортних інцидентів та смертності серед економічно активного населення призводить до зниження економічних втрат, що сприяє сталому розвитку економіки та підвищенню загального добробуту регіону [1, 13].

З метою оцінки впливу розвитку пасажирських залізничних перевезень на соціально-економічний потенціал регіону, виконано аналіз статистичних даних, що відображають діяльність видів транспорту.

Для виконання зазначеної оцінки були відібрані та проаналізовані статистичні дані, офіційно опубліковані на офіційних веб-сайтах Державної служби статистики України, Головного управління статистики у Дніпропетровській області [2, 14].

Відсоткове співвідношення перевезення пасажирів різними видами транспорту у загальній транспортній системі України, за останні 10 років

представлене, на рис. 2.

З часткою 55,56 %, міський електротранспорт є основним засобом пересування всередині міст України, це пов'язано із щільністю населення у міських районах та високим рівнем трафіку. Автомобільний транспорт, включаючи автобуси, займає частку 41,02 %, це вказує на те, що автомобілі залишаються популярним засобом пересування для пасажирів поза міськими районами і там, де громадський транспорт не так широко доступний. Частка залізничного транспорту складає 3,05 %, що свідчить про його відносну, але не домінуючу роль у загальному транспортному потоці. Незважаючи на важливість залізничного, морського та річкового транспорту для вантажних перевезень, їхня частка у пасажирських перевезеннях порівняно невелика. Що пов'язане з недостатньо розвинутою інфраструктурою цих видів транспорту для пасажирських перевезень і вони використовуються переважно для вантажних операцій та у міжнародних перевезеннях.

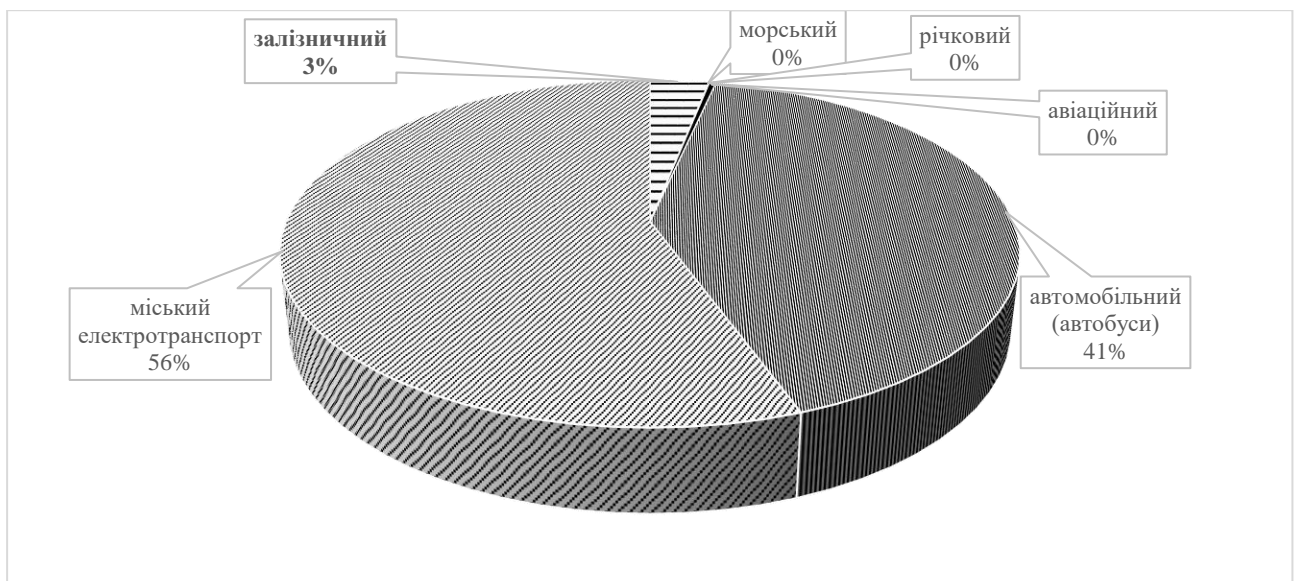


Рис. 2. Відсоткове співвідношення перевезення пасажирів різними видами транспорту у загальній транспортній системі України, (за 2014-2021 роки)

Джерело: побудовано за даними [2, 14]

Відсоткове співвідношення перевезення пасажирів за видами сполучення залізничним транспортом у загальній транспортній системі України, за останні 10 років, представлено на рис. 3.

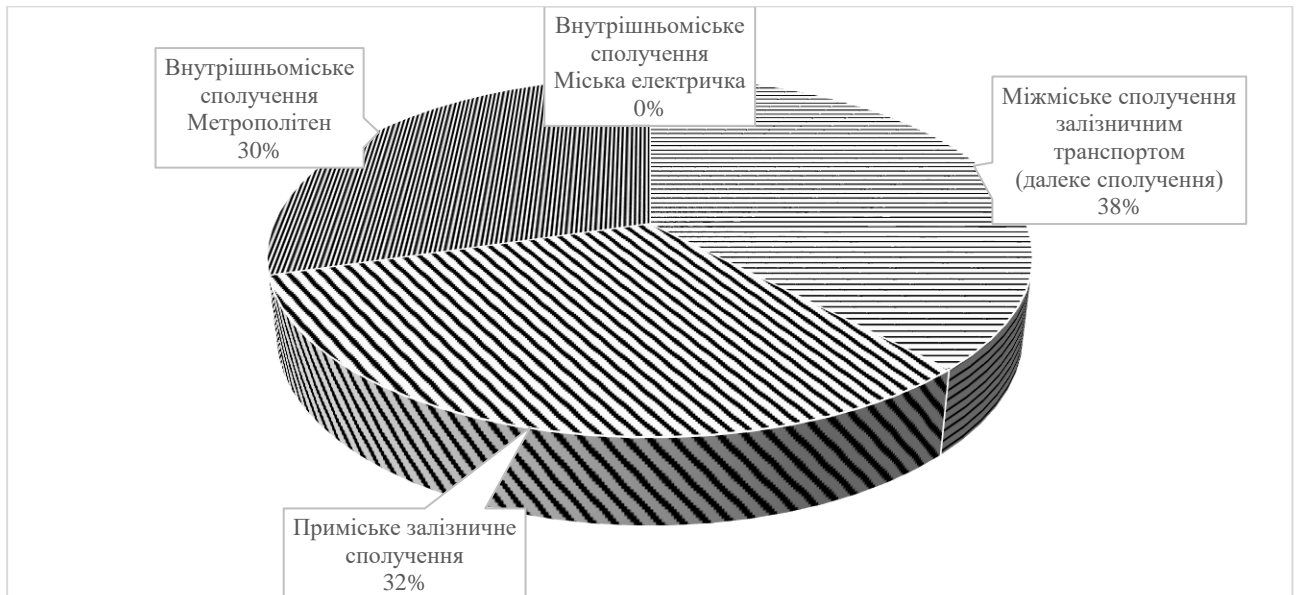


Рис. 3. Відсоткове співвідношення перевезення пасажирів за видами сполучення залізничним транспортом у загальній транспортній системі України

Джерело: побудовано за даними [2, 14]

На підставі наданих цифр можна зробити висновки, що міжміське сполучення залізничним транспортом (далеке сполучення) – становить 26,80 %. Це свідчить про те, що значна частина пасажирських поїздок на залізничному транспорті здійснюється між містами чи на великі відстані. Приміське залізничне сполучення – становить 22,95 %. Відповідно, що значна кількість українців використовує залізничний транспорт для щоденних поїздок між передмістям та містом. У внутрішньоміському сполученні Метрополітен відіграє значну роль у переміщенні пасажирів усередині міста з показником 20,87 %. І, нажаль, в Україні у великих містах у внутрішньоміському сполученні не використовується міська електричка (приміський поїзд, міський поїзд, міська залізниця), а це є один з видів залізничного транспорту міської агломерації, що використовується як міський, приміський і ближній міжміський транспорт. Міська електричка займає проміжне положення між міським громадським транспортом та класичними приміськими поїздами і використовує звичайні залізничні лінії в межах та поза містом, при цьому нерідко має виділені шляхи. Прикладом для впровадження та побудови може виступати RER (назва фр. Réseau Express Régional d'Île-de-France) – система швидкісного громадського транспорту, що обслуговує Париж і передмістя. Є

об'єднанням приміських наземних залізничних ліній (частково раніше існуючих, частково новозбудованих і реконструйованих) і нових, що виникли в 1960-і – 1990-і роки, підземних ліній у межах Парижа.

Таким чином, ці дані дозволяють зробити висновок про те, що залізничний транспорт України відіграє важливу роль як у міжміських, так і приміських і внутрішньоміських перевезеннях, особливо у випадку метрополітену.

Загалом, за останні десять років, можна спостерігати негативну тенденцію по кількості перевезених пасажирів залізничним транспортом в Україні, що наочно представлено на рис. 4.

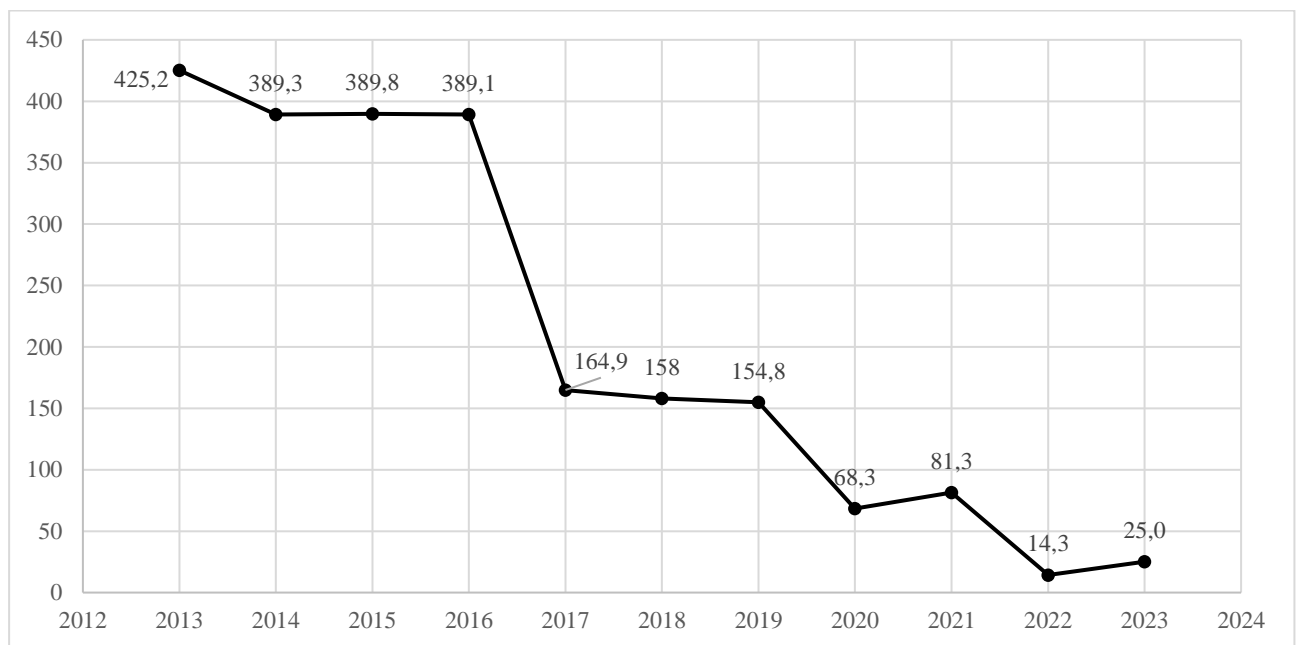


Рис. 4. Кількість перевезених пасажирів залізничним транспортом в Україні, млн. осіб

Джерело: побудовано за даними [2, 3, 14]

Одним із факторів, які призвели до критичного стану розвитку транспортної галузі, є системне недофінансування, недостатнє технічне обслуговування інфраструктури та транспортних засобів, а також їх технічна відсталість. Це вже не лише загрожує виконанню соціально-економічних функцій транспорту, але й національній безпеці.

Простежується загальна тенденція спаду за аналізований період з 2014 по 2024 рік у кількості перевезених пасажирів залізничним транспортом.

Найбільше зменшення відбулося у 2018 році, коли кількість пасажирів знизилася з близько 390 мільйонів до менш ніж 165 мільйонів осіб. Це пов'язано з різкими змінами в економіці, транспортних політиках та впровадження і активізація конкуруючих транспортних послуг. На той час євроінтеграція виступала основним стратегічним пріоритетом для України. Інтенсифікація процесів євроінтеграції проявлялася, зокрема, в тому, що з 1 січня 2016 р. офіційно почала діяти поглиблена та всеохоплююча зона вільної торгівлі з ЄС, а з 11 червня 2017 р. відбулося введення безвізового режиму. Згідно з інформацією, оприлюдненою Державною прикордонною службою України, найбільш активний рух у рамках безвізового режиму відмічався у сфері авіап перевезень – авіаподорожі до ЄС обирали близько 35 % громадян України, на другому місці – автотранспорт [4].

Після 2018 року кількість пасажирів продовжила зменшуватися, хоча темп цього зменшення став менш значним. Модернізація залізничних маршрутів та відкриття нових прямих залізничних з'єднань з країнами Європи призвели до стабілізації та збільшення пасажирських перевезень. Споживачі починали віддавати перевагу комфортабельним та безпечним залізничним пасажирським перевезенням. Пандемія Covid-19 здійснила негативний вплив на галузь і більшість пасажирських перевезень АТ «Укрзалізниця» були збитковими.

Високий попит на пасажирські залізничні перевезення у 2022-2024 роках обумовлений основним фактором – початком повномасштабного вторгнення на територію України. Пасажирські перевезення залізничним транспортом є майже єдиним безпечним, надійним, доступним, регулярним, стабільним та незалежним від погодних умов способом дістатися до кордонів країни.

Оцінку ролі розвитку та функціонування транспортної системи регіону проведено на прикладі Дніпропетровської області, яка є одним з найбільш економічно розвинених регіонів України, характеризується вигідним географічним положенням, потужним промисловим та науковим потенціалом, багатими природними та людськими ресурсами, високим рівнем розвитку транспорту і зв'язку, розвинутим сільськогосподарським виробництвом. Залізнична відстань від Дніпра до столиці України міста Києва – 530 км.

Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування складає 1552 км.

Згідно статистичної звітності Дніпропетровської області на її території розміром 31,9 тисяч квадратних кілометрів, що становить 5,3 % загальної площі України, проживає близько 3096,5 тисяч осіб за даними на 01 січня 2022 року, що становило 7,5 % загальної кількості населення країни. В області відмічається високий рівень урбанізації, де 84,1 % населення проживає у міських поселеннях, визначено найвищу щільність населення серед регіонів України – 98,4 осіб на кожний квадратний кілометр, що перевищує навіть середню щільність населення в Україні, яка становить 75,2 особи на квадратний кілометр. Адміністративно-територіально область поділена на 7 адміністративних районів з 86 територіальними громадами, з яких 20 є міськими, 41 – сільськими та 25 – селищними територіальними громадами. Якщо розглянути показники Дніпропетровської області, то відповідно до статистичних даних на січень 2022 р. послугами пасажирського транспорту регіону скористались 13,3 млн. пасажирів, що на 1,2 % менше показника січня 2021 р. Пасажирообіг виконано в обсязі 237,3 млн. пас. км (збільшився на 8,3 %). Пасажирські перевезення було здійснено переважно електро- та автотранспортом області [3].

В умовах воєнного стану, крім забезпечення евакуаційних рейсів та перевезення вантажів гуманітарної допомоги, в області було забезпечено стабільну роботу пасажирського громадського транспорту міського, приміського та міжміського сполучення та вантажні перевезення автомобільним та залізничним транспортом.

За оперативними даними регіональної філії «Придніпровська залізниця» Акціонерного товариства «Укрзалізниця», за 2022 рік відправлено 6927,8 тис. пасажирів (Рис. 5), з них приміським сполученням 52231,8 тис. осіб та 48474,3 тис. тонн вантажів.

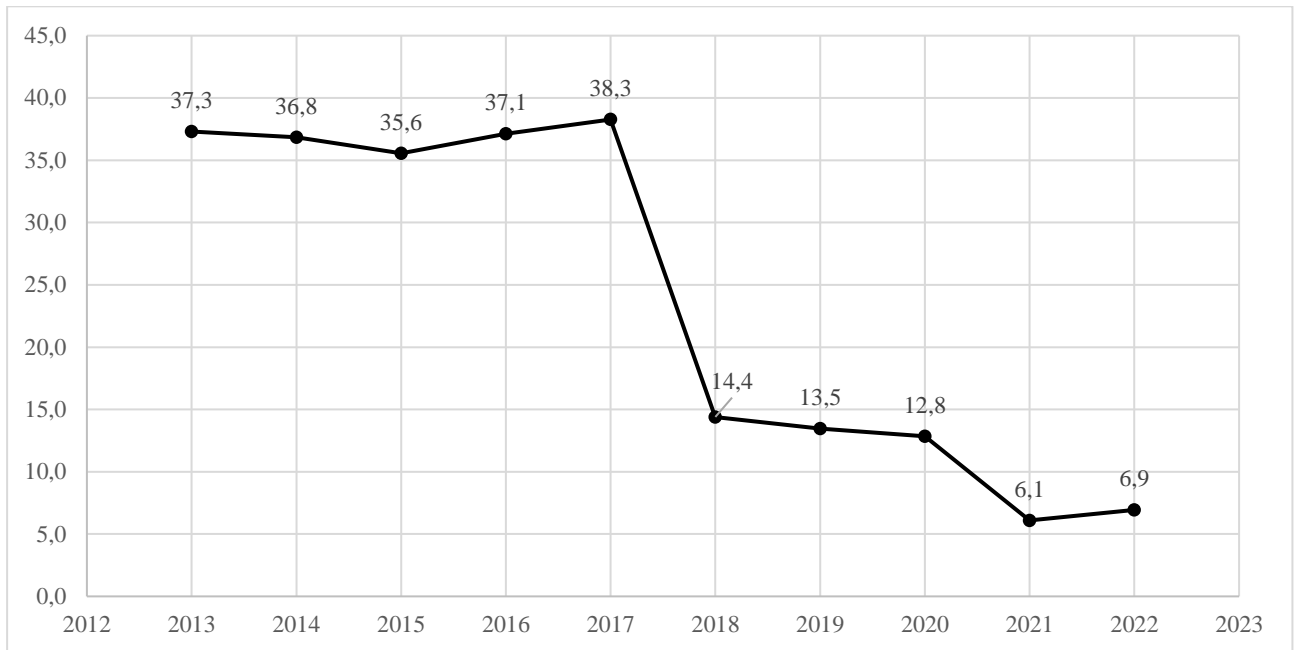


Рис. 5. Кількість перевезених пасажирів залізничним транспортом загального користування у Дніпропетровській області, млн. осіб
Джерело: побудовано за даними [2, 3, 14]

Пасажи́рообі́г регіональної філії «Придніпровська залізниця» Акціонерного товариства «Укрзалізниця» за 2022 рік становив 792,9 млн пас/км, у тому числі приміським сполученням 192,2 млн пас/км.

Для забезпечення безпеки руху поїздів протягом року регіональною філією «Придніпровська залізниця» Акціонерного товариства «Укрзалізниця» були виконані заходи, передбачені Програмою соціально-економічного та культурного розвитку Дніпропетровської області на 2022 рік:

- проведено реконструкції та капітальний ремонт залізничної інфраструктури: 11,5 км колій, 4 комплекти стрілочних переводів, замінено 25 опорних конструкцій контактної мережі;
- виконано технічне переоснащення пожежної сигналізації тягової підстанції та району контактної мережі Мінеральна, тягової підстанції Зайцеве (вартість 347 тис. грн. без ПДВ);
- замінено 114 од. стрілочних електроприводів;
- замінено 4 переїзних шлагбауми на 2-х переїздах (переїзд 970 км +570 м перегону Варварівка – Самійлівка (2од.); станція Кам'янське переїзд стр. № 5 + 26 м (2 од.) та замінено 23 переїзні світлофорні головки [3].

У рамках Плану заходів з реформування залізничного транспорту, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2019 року № 1411 [10], опрацьовується запровадження експериментального проекту з модернізації регіональних пасажирських послуг, зокрема запровадження контрактів на суспільно-важливі послуги з перевезення пасажирів у Дніпропетровській та Запорізькій областях у рамках технічної допомоги Європейського інвестиційного банку.

Здійснювалась координація та організація роботи щодо впровадження нового інфраструктурного проекту системи приміського залізничного сполучення «Citi-Express», анонсованого Президентом України Володимиром Зеленським під час форуму «Україна 30. Інфраструктура» [11].

У зв'язку із обмеженнями в перевезеннях, пов'язаними із воєнним станом (введення комендантської години, різке зростання вартості та порушення логістики постачання паливо-мастильних матеріалів та запасних частин, робота підприємств транспорту в умовах аварійних та стабілізаційних відключень електроенергії, руйнування транспорту та транспортної інфраструктури внаслідок ракетних ударів), кількість маршрутів та транспортних засобів збільшилась.

На основі наданих даних можна зробити прогноз майбутніх тенденцій у перевезенні пасажирів залізничним транспортом. Тенденція зменшення кількості перевезених пасажирів може продовжитися, але з меншим темпом. Причини для цього включають зміни в технологічному прогресі (наприклад, зростання популярності автоматизованих та швидкісних транспортних систем), зміни в міжміському та міському пасажирському транспорті, а також позитивні зміни в мобільності населення через впровадження нових робочих моделей та оновлення життєвого стилю. Визначаються певні коливання в кількості пасажирів в залежності від конкретних подій або ініціатив, таких як впровадження нових технологій в транспортну систему, зміни в цінах на паливо, політика в сфері транспорту тощо. Українську залізничну інфраструктуру слід реформувати за європейськими нормами, адже глобальні тенденції у розвитку транспортних систем вказують на необхідність швидкого поєднання транспортних технологій та регіональних мобільних проєктів.

Залізничний транспорт стає все більш енергоефективним та екологічно чистим, безпечним для споживача та навколишнього середовища. Сучасна залізнична інфраструктура, прозорі ринкові умови та вільна конкуренція на ринку, ефективний розвиток та координація різних видів послуг для пасажирів залізничного транспорту, разом з впровадженням ефективної системи управління якістю надання послуг пасажиром залізничного транспорту, складуть основу для розвитку та функціонального зростання національної транспортної системи України загалом [9]. Підвищення ефективності та якості надання транспортних послуг на залізниці дозволить поліпшити їх конкурентоспроможність та наближення рівня їх надання до європейських стандартів, що сприятиме євроінтеграційним процесам України.

Висновки та перспективи подальших розвідок у даному напрямі.

Результати проведеного аналізу статистичних даних у динаміці дозволяють зробити наступні висновки:

1. Доля приміських пасажирських перевезень складає 32 % від загальної кількості перевезень пасажирів за видами сполучення залізничним транспортом у загальній транспортній системі України, що свідчить про високу затребуваність пасажирських перевозок у приміському сполученні. На громадському автомобільному транспорті їздити стали менше, що свідчить про зміну географії попиту на товари, послуги та місць роботи. Враховуючи різний ступінь гнучкості у наданні транспортних послуг в автомобільній та залізничній сферах (організація автобусного маршруту незрівнянно легше організації пасажирського залізничного сполучення), тенденція, за якої якій попит на дальність залізничних приміських перевезень зростає менш інтенсивно, ніж дальність автомобільних приміських перевезень може свідчити про заповнення потенціалу обсягів пасажирських перевезень залізничним транспортом на існуючих напрямках та зародженні попиту на дані перевезення у прилеглих регіонах.

2. Зростання кількості одиниць особистого автотранспорту у власності населення може свідчити не лише про розвиток ринку транспортних засобів, а також про наявність у громадян матеріальної можливості забезпечення потреби у більш комфортному переміщенні. Таким чином, крім очевидного попиту на

безпечні, ритмічні та доступні, з позиції вартості, перевезення, можна зробити припущення про існування попиту на перевезення з підвищеним рівнем комфорту, включаючи прискорені замські перевезення з відповідним тарифом.

Разом з тим, важливе значення має розвиток високошвидкісного пасажирського сполучення, як одного з показників високого рівня технологічного розвитку.

Проте, слід зазначити, що високошвидкісне пасажирське сполучення не завжди має комерційну ефективність, тому, наприклад, високошвидкісні пасажирські перевезення в Європейському союзі субсидуються державами.

Загалом перемикання пасажиропотоку на залізничний транспорт має позитивний вплив і на ритмічність і стабільність економічної та виробничої діяльності; екологічну обстановку. Проте, без комплексного рішення проблеми пасажирських перевезень, показники ефективності інвестування у розвиток перевезень будуть дуже відносні та суб'єктивні. Позитивні фактори впливу на ефективність реалізації інвестицій у розвиток пасажирського руху були перераховані та обґрунтовані на початку статті, а от разом з тим, серед факторів, що негативно впливають на розвиток пасажирського сполучення транспортом загального користування за порівнянних умов – залишається рівень комфортабельності перевезень для пасажирів. При порівнянних тимчасових витратах та наявності альтернативи, пасажир переважно скористається власним автотранспортом, зважаючи на більший рівень комфорту та мобільності, незважаючи на більш високі трудові та фінансові витрати при переміщенні.

Вибір споживача на користь залізничних транспортних послуг забезпечується лише за умови суттєвого скорочення тимчасових витрат на переміщення залізницями за умови вагомості часового фактору для пасажирів.

Однак, практична реалізація таких ініціатив потребує формування відповідних механізмів та конкретизації інструментів, що складає перспективи подальших досліджень.

Література

1. Бойко С.М., Котов О.Б., Обідін Д.М., і Романюк С.О., «До питання розвитку транспортних перевезень у регіональному аспекті», ВМТ, Вип. 17, Вип. 1, С. 9-16. Вер 2023.
2. Державна служба статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 10.04.2024)
3. Дніпропетровська обласна державна адміністрація (2021). Програма соціально-економічного та культурного розвитку Дніпропетровської області. URL: <https://adm.dp.gov.ua/pro-oblast/ekologiya-pro-oblast/strategichna-ekologichna-osinka/programa-soc-ekonom-kult-rozvitku-obl> (дата звернення: 10.04.2024)
4. Дяченко Т.А. Безвізовий режим з ЄС: виклики та перспективи для національної економіки. Бізнес Інформ. 2019. №11. С. 8-13. <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2019-11-8-13>
5. Запорожець Г.В., Краснокутський Є.С. Напрями підвищення ефективності управління якістю послуг підприємств залізничного транспорту України. Проблеми економіки. 2022. № 4. С. 148-155. DOI:10.32983/2222-0712-2022-4-148-155
6. Кондратенко, Н., Догадіна, В., & Троян, В. (2024). Ресурсне забезпечення системи управління якістю послуг підприємств залізничного транспорту. Економіка та суспільство, (59). <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-59-104>
7. Масан В.В. Якість перевезень як ключовий чинник забезпечення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2023. № 81-82. С. 186-193.
8. Новікова, М., Величко, В., Христич, І., Троян, В., & Пруненко, Д. (2024). Методичні основи управління якістю підприємств залізничного транспорту. Financial and Credit Activity Problems of Theory and Practice, 1(54), 485-498. <https://doi.org/10.55643/fcactp.1.54.2024.4272>
9. Офіційний портал Верховної Ради України (2018). Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. Розпорядження Кабінету Міністрів України; Стратегія від 30.05.2018 № 430-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-p#Text> (дата звернення: 10.04.2024)
10. Офіційний портал Верховної Ради України (2019). Про затвердження

плану заходів з реформування залізничного транспорту. Розпорядження Кабінету Міністрів України; Стратегія від 27 грудня 2019 року № 1411. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1411-2019-p#Text> (дата звернення: 10.04.2024)

11. Офіційне інтернет-представництво президента України (2021). Форум «Україна 30. Інфраструктура». URL: <https://www.president.gov.ua/news/prezident-vizme-uchast-u-vseukrayinskomu-forumi-ukrayina-30-66633> (дата звернення: 10.04.2024)

12. Руденко М.В. Розвиток системи управління якістю послуг пасажирських перевезень підприємств залізничного транспорту. Наука та прогрес транспорту. 2016. № 6 (66). С. 48-60. URL: <http://stp.diit.edu.ua/article/view/90461/87044>.

13. Сільченко Ю.Ю., Семенюк Л.Л., Зарубіна А.В. Аналіз впливу транспортної доступності на соціально-економічний розвиток Кіровоградської області. Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія: Географічні науки. 2017. Вип. 7. С. 81-87.

14. Укрзалізниця у 2023 році вийшла на довоєнний рівень за кількістю перевезених пасажирів. URL: <https://raillog.uz.ua/pasper/ukrzaliznytsya-u-2023-rotsi-vyishla-na-dovoennyi-riven-za-kilkistiu-perevezenykh-pasazhyriv/> (дата звернення: 10.04.2024)

References

1. Bojko, S.M. Kotov, O.B. Obidin, D.M. and Romaniuk, S.O. (2023), “To the question of the development of transportation in the regional aspect”, VMT, vol. 17, no. 1, pp. 9-16.
2. State Statistics Service of Ukraine (2024), available at: <https://www.ukrstat.gov.ua> (Accessed 10.04.2024).
3. Dnipropetrovsk Regional State Administration (2021), “Program of socio-economic and cultural development of Dnipropetrovsk region”, available at: <https://adm.dp.gov.ua/pro-oblast/ekologiya-pro-oblast/strategichna-ekologichna-ocinka/programa-soc-ekonom-kult-rozvitku-obl> (Accessed 10.04.2024).
4. Diachenko, T.A. (2019), “Visa-Free Regime with the EU: Challenges and Prospects for the National Economy”, Biznes Inform, vol. 11, pp. 8-13. <https://doi.org/10.32983/2222-4459-2019-11-8-13>
5. Zaporozhets', H.V. and Krasnokuts'kyj, Ye.S. (2022), “The Directions to Improve the Efficiency of Service Quality Management of the Railway Transport Enterprises of Ukraine”, Problemy ekonomiky, vol. 4, pp. 148-155.

6. Kondratenko, N. Dohadina, V. and Troian, V. (2024), “Resource assurance of the quality management system of services of rail transport enterprises”, *Ekonomika ta suspil'stvo*, vol. (59). <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-59-104>
7. Masan, V.V. (2023), “The quality of transportation as a key factor in ensuring the competitiveness of railway transport enterprises”, *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, vol. 81-82, pp. 186-193.
8. Novikova, M. Velychko, V. Khrystych, I. Troian, V. and Prunenکو, D. (2024), “Methodical foundations of quality management of railway transport enterprises”, *Financial and Credit Activity Problems of Theory and Practice*, vol. 1(54), pp. 485-498. <https://doi.org/10.55643/fcaptp.1.54.2024.4272>
9. Cabinet of Ministers of Ukraine (2018), Resolution “On the approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030”, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-r#Text> (Accessed 10.04.2024).
10. Cabinet of Ministers of Ukraine (2019), Resolution “On the approval of the plan of measures to reform railway transport”, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1411-2019-r#Text> (Accessed 10.04.2024).
11. President of Ukraine (2021), “Forum "Ukraine 30. Infrastructure"”, available at: <https://www.president.gov.ua/news/prezident-vizme-uchast-u-vseukrayinskomu-forumi-ukrayina-30-66633> (Accessed 10.04.2024).
12. Rudenko, M.V. (2016), “Development of a quality management system for passenger transportation services of railway transport enterprises”, *Nauka ta prohres transportu*, vol. 6 (66), pp. 48-60, available at: <http://stp.diit.edu.ua/article/view/90461/87044> (Accessed 10.04.2024).
13. Sil'chenko, Yu.Yu. Semeniuk, L.L. and Zarubina, A.V. (2017), “Development of passenger traffic service quality management system of railway enterprises”, *Naukovyj visnyk Khersons'koho derzhavnoho universytetu. Serii: Heohrafichni nauky*, vol. 7, pp. 81-87.
14. Hajduk, D. (2024), “In 2023, Ukrzaliznytsia reached the pre-war level in terms of the number of transported passengers”, available at: <https://raillog.uz.ua/pasper/ukrzaliznytsya-u-2023-rotsi-vyishla-na-dovoennyi-riven-za-kilkistiu-perevezenykh-pasazhyriv/> (Accessed 10.04.2024).