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. № 3.

DOI: http://doi.org/10.32702/2307-2105.2024.3.19

УДК 656.2

Т. Ю. Чаркіна,
д. е. н., доцент, завідувач кафедри економіки та менеджменту,
Український державний університет науки і технологій
ORCID ID: https://orcid.org/0000-0001-6202-0910
А. Д. Григоренко,
аспірант, Український державний університет науки і технологій
ORCID ID: https://orcid.org/0000-0001-6050-4655

СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ ТА ОСНОВНІ ТРЕНДИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

T. Charkina,
Doctor of Economic Sciences, Associate Professor,
Head of the Department of Economics and Management,
Ukrainian State University of Science and Technologies
A. Grigorenko,
Postgraduate student, Ukrainian State University of Science and Technologies

MODERN PROBLEMS AND MAIN TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF RAILWAY PASSENGER TRANSPORTATION IN UKRAINE

У статті досліджено основні проблеми вітчизняних залізничних пасажирських перевезень, чинників, що на них пливають, а також їх зв'язок із зовнішнім та внутрішнім середовищем пасажирського комплексу акціонерного товариства «Українська залізниця». З урахуванням монопольного становища національного залізничного перевізника

встановлено, що показники діяльності його пасажирської вертикалі є відображенням загального ставлення пасажирів до залізничного транспорту.

Авторами обґрунтовано фактори, які найбільше впливають на якість надання послуг пасажирам. В дослідженні розглянуто внутрішні змінні пасажирської вертикалі Укрзалізниці, яким потрібно приділити увагу задля покращення діяльності залізничних пасажирських перевезень, а також фактори зовнішнього середовища, зокрема економічні, політичні, соціокультурні, науково-технологічні, природно-кліматичні, демографічні та інші, які потрібно постійно враховувати для ухвалення вірних управлінських рішень та удосконалення роботи залізниці. Зроблено всебічний аналіз наявних проблем залізничних пасажирських перевезень, що дає змогу розробити стратегії та підходи до впровадження інноваційних технологій у пасажирському комплексі залізниці з метою створення додаткових можливостей для впровадження змін на стратегічно важливому транспорті країни.

З урахуванням світового досвіду визначено пріоритетні напрями розвитку залізничних пасажирських перевезень в Україні, серед яких: впровадження швидкісного руху, «розумних» транспортних систем, мультимодальних технологій перевезень, будівництво транспортних ХАБів, індивідуальний підхід до пасажирів, цифровізація транспортних послуг та розвиток транскордонного співробітництва. Зазначені напрями сприятимуть підвищенню загальної ефективності роботи пасажирського комплексу залізниці, принесуть додатковий дохід та зроблять залізничний вид транспорту більш привабливим для пасажирів.

The article examines the main problems of railway passenger transportation in Ukraine, the factors affecting them, as well as their connection with the external and internal business environment of the passenger complex of the joint-stock company «Ukrainian Railways». Taking into account the monopoly position of the national railway carrier, it has been established that the performance indicators of its passenger vertical are a reflection of the general attitude of passengers towards railway transport.

The authors substantiated the factors that most affect the quality of services provided to passengers. The study examines the internal variables of the passenger

vertical of Ukrzaliznytsia, which need to be paid attention to improve the performance of railway passenger transportation, as well as the factors of the external business environment, in particular economic, political, sociocultural, scientific and technological, climatic, demographic and others, which must be constantly taken into account to make the right management decisions and improve the operation of the railway. A comprehensive analysis of the existing problems of railway passenger transportation has been carried out, which makes it possible to develop strategies and approaches to the introduction of innovative technologies in the passenger railway complex, in order to create additional opportunities for implementing changes in the country's strategically important transport.

Taking into account global experience, the priority directions for the development of railway passenger transportation in Ukraine have been determined, including: the introduction of high-speed traffic, «smart» transport systems, multimodal transportation technologies, the construction of transport hubs, an individual approach to passengers, the digitalization of transport services and the development of cross-border cooperation. These directions will help increase the overall efficiency of the railway passenger complex, bring additional income and make the railway mode of transport more attractive for passengers.

Ключові слова: *залізничний транспорт; залізничні пасажирські перевезення; проблеми залізничного транспорту; стратегічні напрями розвитку; тренди розвитку; фактори середовища підприємства.*

Keywords: *railway transport; railway passenger transportation; problems of railway transport; strategic directions of development; development trends; business environment factors.*

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. На процеси перевезення пасажирів впливає значна кількість факторів, серед яких економічні, соціальні, політичні, демографічні та ін. Однак вплив кожного з них безпосередньо стосується як пасажирів (клієнтів), які утворюють попит та користуються транспортними послугами, так і перевізників (підприємств), які їх надають. В Україні єдиним підприємством, яке здійснює перевезення

пасажирів залізничним транспортом, є АТ «Українська залізниця», тому забезпечення потреб населення у переміщенні належить до його головних завдань. Поряд з цим, Національною транспортною стратегією України до 2030 року [1], Стратегією АТ «Укрзалізниця» на 2019-2023 роки [2], Планом заходів з реформування залізничного транспорту [3] та низкою інших документів однією з пріоритетних цілей галузі визначено необхідність поліпшення якості залізничних пасажирських перевезень. Для успішного досягнення поставлених завдань необхідно чітко усвідомлювати джерела наявних проблем та шукати шляхи їх вирішення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню проблем діяльності та напрямів розвитку залізничних пасажирських перевезень в Україні присвячені наукові праці багатьох вітчизняних вчених, серед яких Ю. С. Бараш, Т. Ю. Чаркіна [4], Т. А. Лебедюк [5], О. О. Петренко [6], О. М. Полякова [7], А. В. Рачинська [8], І. В. Токмакова [9], П. О. Яновський [10] та ін. Втім, недостатня увага приділена висвітленню та аналізу причинно-наслідкових зв’язків між показниками пасажирських перевезень залізничним транспортом та роботою пасажирської вертикалі АТ «Українська залізниця».

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Мета статті полягає у розгляді основних проблем залізничних пасажирських перевезень через встановлення їх взаємозв’язку з внутрішнім та зовнішнім середовищем пасажирської вертикалі АТ «Українська залізниця», а також визначенні пріоритетних напрямів розвитку перевезень пасажирів залізничним транспортом, які сприятимуть посиленню конкурентоспроможності залізниці та поверненню їй провідних позицій на ринку транспортних послуг.

Виклад основного матеріалу дослідження. Перевезення як продукція транспорту є багатоелементним та багатофакторним процесом. Особливо це стосується пасажирських перевезень, які досить складно планувати. На відміну від транспортування вантажів, де вимоги до перевезень формулюються вантажовідправниками та вантажоодержувачами, а тому можуть бути згруповані за певними критеріями, деякі з параметрів перевезення пасажирів

мають стохастичний характер. Кожна людина має власне уявлення про те, якими чином повинна надаватися та чи інша послуга під час процесу транспортного обслуговування. Спрогнозувати і врахувати побажання кожного пасажира дуже важко, практично неможливо. Саме тому конкуренція за пасажирів є непростим завданням, одним із елементів якого є отримання якісного зворотного зв'язку з метою розуміння джерел наявних проблем. З цього боку залізничний транспорт в особі АТ «Українська залізниця» наразі перебуває у привілейованому становищі, оскільки у сфері залізничних пасажирських перевезень компанія є монополістом. На відміну від інших видів транспорту, де панує конкуренція між різними перевізниками, залізницею пасажир або користується, або ні. З цього випливає, що показники роботи її пасажирської вертикалі є індикаторами ставлення пасажирів до залізничного транспорту як такого. У подальшому, коли буде лібералізовано ринок, і з'являться інші пасажирські перевізники, залізниці без впровадження змін та застосування нових підходів до перевезень буде дуже важко залишатись конкурентоспроможною. Враховуючи унікальне становище залізничного транспорту у сфері своєї діяльності, доцільно розглянути проблеми та напрями розвитку пасажирських перевезень у взаємозв'язку з середовищем підприємства.

На кожну організацію впливають зовнішні та внутрішні чинники. Складовими внутрішнього середовища підприємства (або внутрішніми змінними) є цілі, завдання, структура організації, технології та люди.

Цілі організації повинні бути конкретними, вимірними, орієнтованими у часі та досяжними. Стратегією Укрзалізниці на 2019-2023 роки були визначені такі основні цілі у секторі пасажирських перевезень:

– формування пасажирської бізнес-вертикалі;

– поділ перевезень на суспільно-важливі та комерційні сегменти;

– впровадження механізму замовлення місцевими органами влади маршрутів у приміському сполученні шляхом укладання сервісних угод;

– оновлення парку пасажирського та моторвагонного рухомого складу, у тому числі за рахунок коштів державного та місцевого бюджетів та ін. [2].

Однак у стратегії не було зазначено, що саме компанії потрібно зробити для досягнення поставлених цілей. Більш детально деякі кроки були висвітлені у Плані заходів з реформування залізничного транспорту [3], виконання якого також передбачалось до кінця 2023 року. Втім, більшість із запланованих змін, як свідчать реалії, так і не була досягнута. Таким чином, однією з головних проблем поставлених державою як акціонером та Укрзалізницею як зацікавленою стороною цілей у сфері пасажирських перевезень є їх абстрактність, утопічність, відсутність покрокового плану щодо їх досягнення.

Успішна робота будь-якого підприємства чимало залежить від грамотно побудованої організаційної структури та налагоджених бізнес-процесів між її ланками. Для залізничного транспорту питання переходу до оптимальної структури управління залишається нагальним питанням з огляду на реформування, яке затягнулось на багато років. Відсутність єдиного та системного підходу також негативно впливала на перебіг організаційних змін. Безпосередньо в пасажирському господарстві ці етапи майже подолані: вже кілька років функціонують Пасажирська та Вокзальна компанії, а незабаром має повноцінно запрацювати Приміська пасажирська компанія. Незважаючи на це, їхні організаційні структури та процеси взаємодії між філіями потребують удосконалення.

Завдання в пасажирському господарстві залізничного транспорту формалізовані у вигляді поставлених планів, які, подібно до цілей, нерідко є ледь здійсненними. До прикладу, плани з ремонту рухомого складу, які доводяться виробничим підрозділам, часто неможливо виконати в повному обсязі через брак матеріальних, економічних, трудових та інших ресурсів. Іншим прикладом є плани з продажу проїзних документів. Квиткові касири лише частково можуть вплинути на виконання показників продажу, оскільки значна кількість чинників від них не залежить. На пасажиропотоки суттєво впливають фактори нерівномірності, сезонності, погодні умови. Особливо впливу цих чинників схильні пасажиропотоки приміського сполучення. Тому поставлені плани часто не виконуються з незалежних від працівників причин.

Нині до критеріїв ефективності пасажирських перевезень належать такі кількісні показники, як пасажирообіг, кількість відправлених пасажирів тощо, а також якісні, до яких віднесені населеність, обороти та пробіги вагонів та поїздів. Таким чином, чинна система планування та оцінки ефективності пасажирських перевезень базується на показниках транспортної роботи, а не на критеріях реального задоволення потреб клієнтів.

До технологій організації належать як процеси взаємодії між підрозділами та всередині них, так і технічна оснащеність підприємства. Системна відсутність інвестицій в оновлення основних засобів залізничного транспорту призвела до вкрай високого рівня їх зносу. Більшість рухомого складу вже вичерпала свій ресурс, і найближчим часом повинна бути виведена з експлуатації. При цьому темпи вибуття транспортних засобів значно перевищують надходження нових одиниць техніки. Це наочно відображається на динаміці зміни робочого парку в загальній структурі інвентарного парку пасажирського рухомого складу (Рис. 1).

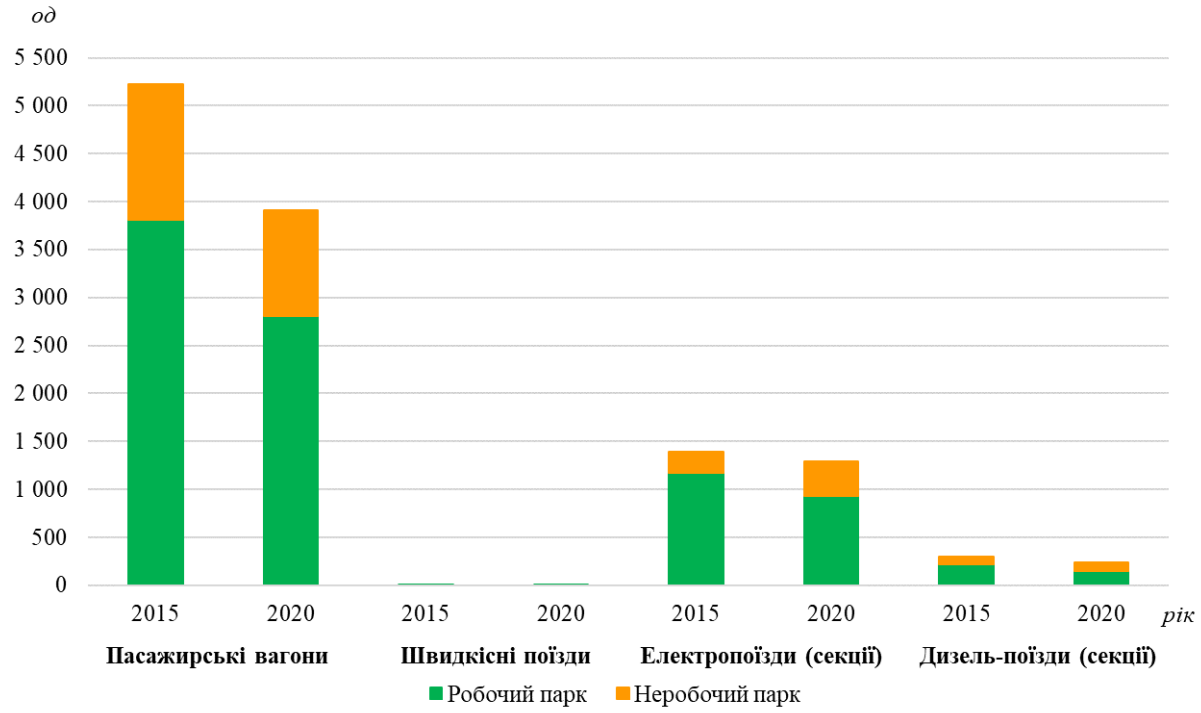

Рис. 1. Динаміка зміни структури інвентарного парку пасажирського рухомого складу АТ «Укрзалізниця» протягом 2015-2020 років

Джерело: систематизовано, узагальнено та згруповано за даними [11].

Окрім рухомого складу актуальною проблемою є й технічне оснащення інфраструктурних об’єктів. У підрозділах з обслуговування транспортних засобів (вагонних депо та дільницях, моторвагонних депо) персонал подекуди змушений працювати на застарілому устаткуванні, інколи навіть довоєнних часів. Характерними є також хронічна нестача та відсутність необхідного запасу товарно-матеріальних цінностей (ТМЦ) [11]. Цілком очевидно, що за таких умов рухомий склад неможливо якісно обслуговувати, а про виконання більш складних і важких за обсягом ремонтних робіт годі й казати.

Визначальну роль у забезпеченні діяльності будь-якого підприємства мають трудові ресурси. Від кваліфікації, професіоналізму та мотивації людей залежить якісне виконання поставлених організацією завдань і цілей. Нині сталу роботу пасажирського господарства забезпечують 36,9 тис. осіб, з яких 22,0 тис. осіб (59,6 %) – працівники Пасажирської компанії, 10,3 тис. осіб (27,9 %) – Приміської пасажирської компанії та 4,6 тис. осіб (12,5 %) – Вокзальної компанії. Кількість персоналу має тенденцію до поступового, але невпинного зменшення. Це обумовлено оптимізацією та реорганізацією підрозділів у процесі реформування, а також приведенням контингенту до обсягів виконуваних робіт під час коливань обсягів пасажирських перевезень внаслідок економічних та політичних криз у різні роки. Останніми роками критичним стало питання оплати праці та мотивації персоналу. Заробітна плата працівників пасажирського господарства, як і усіх залізничників, залишає бажати кращого та не є конкурентною. Через це відбувається «відтік мізків»: спеціалісти змушені шукати себе в інших галузях або навіть емігрувати до інших країн. Чинна система оплати праці сприятлива для працівників із великим стажем та досвідом роботи завдяки наявності різних видів надбавок (за вислугу років, за професійну майстерність тощо), водночас молоді спеціалісти практично не дивляться у бік залізниці, оскільки для отримання більш-менш престижної зарплатні таким працівникам необхідно пропрацювати принаймні декілька років. Все це впливає на вікову структуру персоналу АТ «Укрзалізниця». Станом на 2020 рік 34 % працівників компанії

складали люди віком понад 50 років, 55 % – від 30 до 50 років і лише 11 % – віком до 30 років. Аналогічні проблеми спіткають і людей старшого віку, які працевлаштовуються на залізницю не зі студентської лави. Так, у 2019 році коефіцієнт плинності кадрів становив 16,3 % при нормі не більше 10 %, що свідчить про масові звільнення працівників. У 2020 році цей показник знизився до 4,4 %, однак така динаміка була спричинена призупиненням набору персоналу в державі загалом внаслідок пандемії коронавірусу [12].

Зовнішнє середовище організації поділяють на середовище прямого та непрямого впливу.

До середовища прямого впливу належать постачальники, посередники, споживачі, конкуренти, «контактні аудиторії» (державні органи управління, ЗМІ, місцеве населення) та законодавство України. Їм притаманна інтенсивність та постійний характер впливу, спрямованість на зміну базових внутрішніх складових підприємства [13].

Надійні постачальники є важливою умовою для сталої роботи організації. Від наявності достатньої кількості запасів ТМЦ залежить забезпечення однієї з головних особливостей пасажирських перевезень – їхньої безперервності. В даний час активно обговорюється можливість передачі на аутсорсинг деяких видів діяльності пасажирського комплексу, зокрема прання та забезпечення білизною нічних потягів, послуг із харчування у поїздах тощо. Однак це несе в собі певні ризики, оскільки у разі збою в постачанні злагоджена робота перевізного процесу може опинитися під загрозою. Подібні прецеденти траплялися на закордонних залізницях, а деякі з них навіть поверталися до надання послуг на власних потужностях. Актуальним питанням в умовах постійного зростання цін є також відсутність державного регулювання (надання пільг, знижок) на постачання деяких ресурсів, таких як електроенергія, водні ресурси і т. д. від державних підприємств. А з боку приватних компаній нерідко має місце і свідоме завищення цін. Особливо часто це зустрічається з боку фірм, які надають послуги або товари вузької спеціалізації.

Від посередників Укрзалізниця потерпає головним чином при закупівлі необхідних товарів та матеріалів для забезпечення виробничого процесу, а також при реалізації проїзних документів на пасажирські поїзди. Перекупники квитків завдають чимало проблем як компанії, так і пасажирам, які прагнуть чесно користуватися послугами перевізника. Останнім часом компанія активно намагається боротись із цим явищем. Зокрема, на деякі поїзди, особливо міжнародного сполучення, як-от № 67/68 сполученням Київ-Варшава, навіть було скасовано можливість придбання квитків у касах, а у подальшому до купівлі в онлайн-режимі була додана ще одна умова: тепер проїзні документи можна придбати лише за умови підтвердження особи за допомогою Дія.Підпис [14].

Взаємодія залізниці зі споживачами має специфічний характер. З одного боку, пасажири через зворотній зв'язок впливають на перевізника та спонукають його до удосконалення. З іншого боку, компанія на підставі свого монопольного становища може та, власне, ігнорує деякі побажання своїх клієнтів. Однак внаслідок відсутності альтернативи (інших залізничних перевізників) пасажири просто роблять вибір на користь інших учасників транспортного ринку.

Конкурентами Укрзалізниці на даному етапі, як було зазначено вище, є лише інші види транспорту. Втім, останніми роками навіть за таких умов компанія втрачає свої позиції. У 2019 році, який можна вважати крайнім для коректного аналізу та порівняння роботи усіх видів транспорту, залізниця чи не вперше поступилася за обсягами перевезень авіації. До цього вона серйозно конкурувала лише з автомобільним транспортом, однак це більше стосувалося коротких та середніх відстаней, тоді як у перевезеннях на далекі відстані пасажирські поїзди завжди були беззаперечними лідерами за популярністю. Збільшенню обсягів перевезень авіаційним транспортом значною мірою сприяло широке впровадження та розповсюдження маршрутної мережі лоукостерів. І навіть у 2021 році, коли ще не повністю було відновлене курсування транспорту після карантинних обмежень, авіація

за результатами року випередила залізничний транспорт (Рис. 2). Наразі, в умовах відсутності повітряного сполучення, залізниця знову посіла провідне місце. Однак вже варто замислюватися, чи вдасться зберегти цю тенденцію після відкриття аеропортів, коли пасажири знову матимуть змогу пересісти на літаки?

Незважаючи на те, що власником Укрзалізниці фактично є держава в особі Кабінету Міністрів, вона постійно стикається з критикою з боку органів влади. Не применшуючи всіх недоліків та проблем у роботі компанії, до неї часто висуваються вимоги за принципом «зроби так, не знаю як» в умовах законодавчих, фінансових та інших обмежень. Процеси взаємодії із засобами масової інформації останніми роками зазнали позитивних змін, особливо щодо питань роботи пасажирської вертикалі. Якщо раніше головним джерелом новин від державного перевізника був лише його офіційний веб-сайт, то зараз

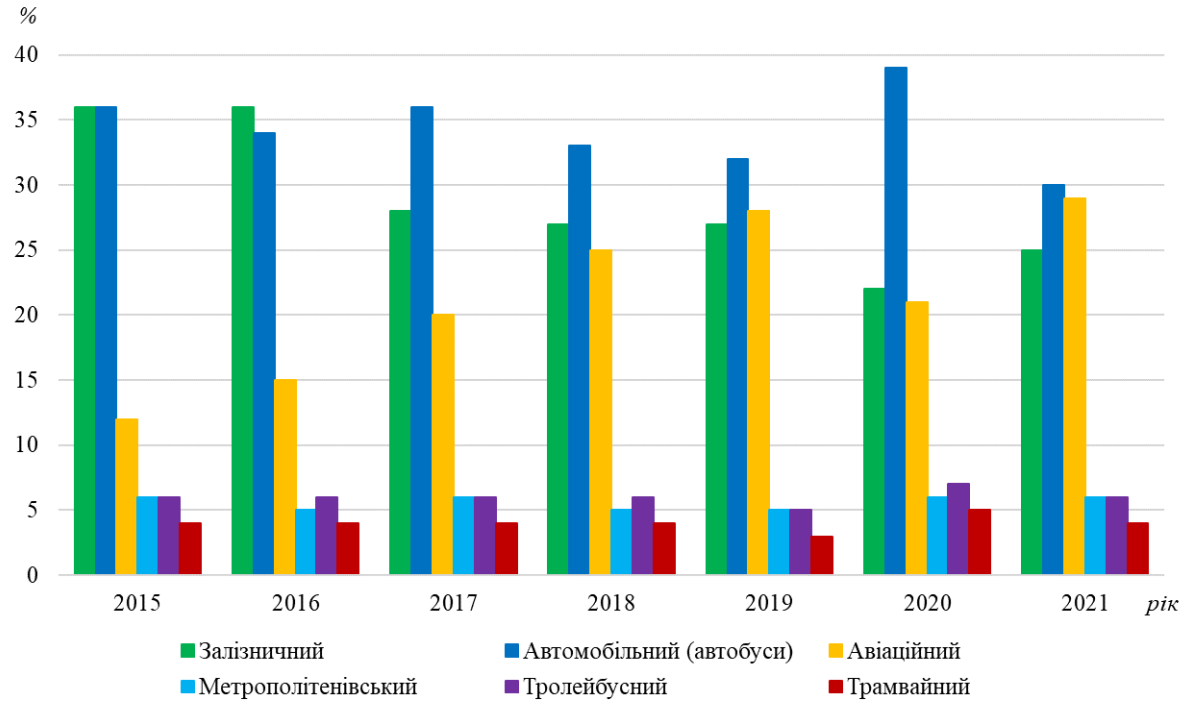

Рис. 2. Розподіл пасажирообігу між видами транспорту у 2015-2021 роках
Джерело: систематизовано, узагальнено та згруповано за даними [15].

компанія активно публікує пости у соціальних мережах (Telegram, Viber тощо), які у подальшому масово тиражуються виданнями. Більше того, ЗМІ

нині є чи не найбільш ефективним засобів впливу та впровадження змін у товаристві, оскільки на публікації найбільш резонансних ситуацій компанія намагається своєчасно реагувати, рефлексувати та вживати заходів.

Законодавство України у сфері залізничних пасажирських перевезень, як не дивно, часто грає не на користь перевізника, а іноді державне товариство є справжнім «заручником» законодавчих обмежень щодо своєї діяльності. Наприклад, встановлення тарифів на пасажирські перевезення у межах України здійснюється Міністерством розвитку громад, територій та інфраструктури, а в приміському сполученні – за погодженням з місцевими органами виконавчої влади. При цьому тарифи повинні встановлюватися з урахуванням інвестиційної складової, а у випадку встановлення їх на рівні, що не забезпечує рентабельності таких перевезень, збитки мають компенсуються з місцевих бюджетів. На практиці дієвий механізм відшкодування збитків за перевезення окремих категорій громадян відсутній. Місцеві органи влади у нинішніх умовах можуть, але не зобов'язані виділяти на це кошти. Таким чином, виникає правова колізія, коли Укрзалізниця має забезпечувати соціально важливі перевезення, але позбавлена законодавчих підстав на гарантоване отримання компенсації збитків за надання таких послуг.

До середовища непрямого впливу належать економічні, політичні, соціокультурні, науково-технологічні, природно-кліматичні, демографічні та інші фактори. Їм притаманний високий рівень варіативності, невизначеності та непередбачуваності, опосередкована дія [13].

Економічні фактори всебічно впливають на діяльність перевізника, оскільки від них залежить собівартість перевезень, а отже – кінцева вартість послуг. Але, як було зазначено вище, Укрзалізниця не уповноважена повноцінно здійснювати формування і перегляд тарифної та цінової політики. Пасажирські тарифи є соціально спрямованими і не покривають повністю витрат на перевезення, тому більшість поїздів залишаються нерентабельними. Прибутковими є поїзди міжнародного сполучення,

категорії «Інтерсіті» та перевезення у вагонах категорії «Люкс» (СВ). При цьому поїзди Інтерсіті покривають операційні витрати, але не вкладені в них інвестиції. Купе знаходиться на межі прибутковості, а найбільш збитковими є перевезення у плацкартних вагонах (50 % усіх перевезень у далекому сполученні) та приміських поїздах. Безпосередній вплив економіка має і на доходи, а отже – платоспроможність населення, що позначається на його рухливості та виборі на користь того чи іншого виду транспорту.

Політичні фактори також мають чималий вплив на підприємство, особливо таке стратегічне як залізниця. Внаслідок припинення сполучення з Донбасом та Кримом, більшістю країн у міждержавному сполученні (СНД та Балтії), Укрзалізниця втратила можливість отримувати прибуток від рентабельних пасажирських поїздів. Нині міжнародне сполучення здійснюється з Республікою Молдова (м. Кишинів) та країнами Європейського Союзу, однак більша частина поїздів внаслідок різної ширини колії (1520/1435 мм) та нестачі рухомого складу міжнародного габариту RIC курсує до найближчих прикордонних станцій сусідніх держав. Лише декілька поїздів курсують «вглиб» Європи, зокрема: Київ – Варшава (Польща), Мукачево – Будапешт (Угорщина), Мукачево – Кошице (Словаччина), а також безпересадкові вагони Київ – Відень (Австрія).

Проблематика соціокультурних факторів криється в особливостях менталітету нашого населення. Багато пасажирів знають свої права, але забувають про обов’язки. Значна кількість людей ставиться до залізниці, наче вона зобов’язана надавати їм послуги. Яскравим проявом такого ставлення є оплата проїзду у приміських поїздах, коли люди купують квитки першого тарифного поясу незалежно від відстані поїздки. При цьому до залізниці пасажирами часто висуваються вимоги та дорікання щодо недостатнього рівня сервісу. Отже, пасажири бажають отримувати високоякісне обслуговування, але не вважають за потрібне сплачувати за це кошти. Навіть пільгові категорії населення, яким державою передбачено та гарантовано безкоштовний проїзд, ігнорують необхідність придбання безплатних квитків,

на підставі яких залізниця у подальшому матиме змогу отримати компенсацію з бюджету. Але, на жаль, ця проблема наявна також через працівників залізниці, які продають проїзні документи «повз касу» або взагалі допускають безквитковий проїзд. І хоча цьому значною мірою сприяє, як було зазначено раніше, низький рівень оплати праці, це не виправдовує працівників, а от на загальну репутацію компанії впливає. Деякі з громадян навіть свідомо завдають шкоди псуванням майна залізниці: малюють графіті на поїздах, трощать інтер'єр рухомого складу тощо. Подолати це замкнене коло можливо тільки запровадженням незалежного контролю за дотриманням правил як з боку пасажирів, так і з боку працівників залізничного транспорту. Це сприятиме поліпшенню іміджу компанії, а отже – ставленню пасажирів до неї.

Науково-технологічні фактори відкривають для Укрзалізниці вікно можливостей. У той час, поки на закордонних залізницях удосконалювалися технології, на вітчизняному залізничному транспорті через нестачу інвестицій інновації впроваджувалися або дуже повільно, або не впроваджувалися зовсім. На нинішньому етапі перед перевізником постає унікальна можливість врахувати світовий досвід та втілити найкраще з нього. За такого підходу залізниця може здійснити технологічний ривок «крізь десятиліття» вперед. І для цього є всі можливості: вітчизняні виробники здатні забезпечити пасажирський комплекс необхідною продукцією – від рухомого складу до складових елементів сервісу. Водночас впровадження інновацій потребує всебічної оцінки, комплексного підходу та перехідного періоду для їх адаптації до реалій. Культовим прикладом є запровадження швидкісного руху перед ЄВРО-2012. Тоді для обслуговування поїздів нового покоління типу HRCS2, Škoda EJ 675 та ЕКр-1 «Тарпан» навіть було збудоване депо (технічна пасажирська станція Дарниця) за всіма сучасними вимогами, але на решті інфраструктури деякий час вони не могли нормально експлуатуватися через особливості місцевих умов.

Природно-кліматичні фактори сприяють розвитку залізниці, оскільки вона є одним із найбільш екологічних видів транспорту. У світі нині справжній тренд на відмову від авіаперельотів на короткі відстані на користь залізничного транспорту. До того ж, в Україні майже половина (47,2 %) мережі залізниць електрифікована. Решта шляхів, яка обслуговується дизельним рухомим складом, за умови капітальних вкладень також має значний потенціал розвитку в екологічних напрямах. До прикладу, закордоном в якості альтернативи для неелектрифікованих залізниць активно випробовують і впроваджують водневі поїзди.

Демографічні фактори, на жаль, для Укрзалізниці нічого гарного не віщують, оскільки у пасажирських перевезеннях люди є їх невід'ємною складовою. Ситуація з демографією у нашій країні вкрай невтішна: еміграція населення відбувається вже не один десяток років, а внаслідок військово-політичної кризи вона лише посилилась. Характерними особливостями також є спад народжуваності, зростання смертності та загальне старіння населення. На підставі цього можна зробити висновок, що у стратегічній перспективі без подолання зазначених проблем обсяги пасажирських перевезень будуть зменшуватися.

Підсумовуючи вищевикладене, на підставі аналізу проблем, викликів та можливостей можна сформувати наступні тренди розвитку залізничних пасажирських перевезень в Україні (Рис. 3).

Останніми роками одним із трендів на залізничному транспорті є поширення високошвидкісного руху. Особливо це актуально в умовах приєднання до Євросоюзу, законодавчі ініціативи якого констатують, що в Україні залізниця як найбільш екологічний вид транспорту повинна бути лідером. У багатьох країнах світу поїздки на швидкісних потягах нині нерідко швидше, ніж на літаках, через відсутність тривалої процедури реєстрації, перевірки багажу, трансферу до аеропорту тощо. Тож вибір високошвидкісних поїздів замість літаків несе для пасажирів низку переваг. Високошвидкісні потяги вже склали сильну конкуренцію авіаперевезенням у

таких країнах як Німеччина, Франція, Китай, де високошвидкісні магістралі стрімко розбудовуються, приносячи прибутки державам та залізницям.

Рис. 3. Основні тренди розвитку залізничних пасажирських перевезень в Україні
Джерело: розроблено авторами.

Серед тенденцій розвитку пасажирських перевезень залізничним транспортом у світі необхідно відзначити і поширення мультимодальних перевезень. Це перевезення двома і більше видами транспорту, що дозволяють поєднувати переваги кожного з них та збільшувати ефективність транспорту загалом. Здійснення поїздки за такою технологією відбувається за єдиним квитком через узгодження руху всіх видів транспорту, що беруть участь у перевезенні, та дозволяє зменшити час у дорозі, економія якого нині дуже цінується.

Необхідно розробити систему так званих комбінованих пасажирських перевезень за принципом «потяг – автобус (автомобіль)», «потяг –

велосипед», «потяг – літак», «потяг – теплохід» тощо. Зараз існує нагальна необхідність у розвитку чіткої організації пасажирських перевезень і сучасних логістичних систем загалом [16]. Мультимодальні технології дозволять збільшити кількість маршрутів та запропонувати індивідуальний підхід до клієнта завдяки пропозиції того, що він не може продумати самостійно.

Для гармонійного розвитку мультимодальних пасажирських перевезень в Україні необхідно будівництво відповідної транспортної інфраструктури. Поява пасажирських ХАБів – транспортно-пересадкових вузлів для обслуговування пасажирів – необхідна в містах, де відбувається пересадка на різні види транспорту потужних пасажиропотоків. Пасажирський термінал можна визначити як комплекс, що об'єднує станції міжнародного та міжміського транспорту, міського пасажирського транспорту, паркінги, що виконує суспільно-ділові функції і має перетин платформ в декількох рівнях. Будівництво таких транспортних комплексів необхідно для надання якісних перевезень та повного спектру додаткових послуг. Сферою залізничного ХАБу є сукупність соціально-економічних відносин, пов'язаних із переміщенням пасажирів різними видами транспорту та трансферу, а також їх попутне обслуговування об'єктами соціальної інфраструктури для надання повного спектру послуг під час всієї подорожі [17].

Центральним видом транспорту такого комплексу буде залізниця. Водночас пересадковий центр не може існувати без трансферних перевезень, загального, узгодженого графіку руху та великої кількості пасажирів, оскільки між залізничним пересадочним центром та аеропортами, річковими та морськими вокзалами майже завжди є певна відстань, яку бажають вчасно подолати багато пасажирів і подорожувати далі. Комплекс з'єднує всі ці функції і передбачає наявність додаткових об'єктів, не пов'язаних безпосередньо з обслуговуванням пасажирів.

Зараз у світі дедалі більше набирає обертів цифровізація. Залізничні пасажирські перевезення не є виключенням. Впровадження цифрових

технологій на залізниці спрямоване на оптимізацію всіх основних напрямів роботи: транспортної інфраструктури, перевезень, роботи з рухомим складом, персоналом та ін. Значна кількість залізниць світу вже запровадили цифрові технології. Нині залізнична галузь також потребує переходу до єдиної європейської системи управління залізничним рухом (ERTMS), що включає європейську систему управління поїздами (ETCS) і мобільні мережі GSM-R для забезпечення зв'язку між поїздами і радіоблоками. З впровадженням ERTMS збільшується швидкість поїздів та щільність їх руху на залізничній мережі [18].

На залізницях світу вже з'явились «розумні потяги» та «розумні вокзали», що передбачають автоматизацію процесів контролю, діагностики та управління бортовим обладнанням, передачу інформації про його стан до ситуаційного центру та депо, встановлення для безпеки інтелектуальних систем відеоспостереження та пожежогасіння. Впровадження цифрових технологій дозволить спостерігати та керувати процесом експлуатації пасажирських поїздів.

Появу «інтелектуальних потягів» на залізниці обумовила цифрова трансформація пасажирських перевезень. Лідерами у даному напрямі розвитку є Китай та Японія. У Китаї вагони «розумних» високошвидкісних поїздів дозволяють на третину знизити рівень гучності звуку в порівнянні з іншими вагонами, а системи кондиціонування повітря автоматично регулюють різницю температур і тиску в залежності від умов навколишнього середовища зовні та всередині поїзда [19]. Навіть у приміських поїздах є вагони з різною температурою повітря, аби кожен пасажир зміг створити для себе комфортне перебування у конкретному вагоні. Цифрові розумні технології, сучасні засоби зв'язку та поїзні системи забезпечують доступ до Інтернету. Пасажир може придбати квиток на інший потяг, автобус, замовити будь-яку страву з електронного меню, таксі, місця у готелі та багато іншого.

Актуальним питанням є також необхідність запровадження індивідуального підходу до пасажирів. Раніше основними факторами

розвитку транспортної системи було збільшення пропускних здатностей транспортних шляхів, поява нових маршрутів, впровадження транспорту нового покоління, розвиток транспортної інфраструктури. Нині у цьому напрямі відбуваються якісні зміни, оскільки змінюються потреби та вимоги пасажирів до транспортної послуги. До головних вимог клієнтів до пасажирського залізничного транспорту належать: безпека послуги, комфорт подорожі, час перебування у дорозі, швидкість перевезення, сервіс надання послуг, інформованість про послугу, спектр додаткових послуг, клієнтоорієнтованість послуги, екологічність послуги, надання послуг для пасажирів з особливими потребами.

Останнім часом відбувається поширення процесів транскордонного співробітництва, що дуже позитивно вплине на розвиток залізничних пасажирських перевезень. Такий розвиток визначено пріоритетним напрямом регіональної політики Європейського Союзу, водночас він є інструментом розвитку прикордонних територій. Зараз Україну долучили до масштабного залізничного проекту. ЄС розпочинає розвиток залізничного сполучення через континент, що з'єднає Середземноморський регіон. Маршрут простягатиметься від півдня Іспанії до Львова (Рис. 4). Потяги курсуватимуть зі швидкістю 160 км/год і перетинатимуть кордони за 25 хвилин [20]. Транскордонне співробітництво у сфері пасажирських перевезень – це нові можливості для розвитку залізничного сполучення та спільних інфраструктурних проектів, будівництва транспортних ХАБів у міжнародному сполученні, забезпечення вирішення взаємопов'язаних цілей соціально-економічного розвитку країн-партнерів.

Рис. 4. Середземноморський коридор залізничного сполучення Україна-Європа
Джерело: [20].

Висновки та перспективи подальших розвідок у даному напрямі. На розвиток залізничних пасажирських перевезень впливає значна кількість факторів. Завдяки монопольному становищу АТ «Українська залізниця» результати роботи його пасажирської вертикалі є відображенням ставлення пасажирів до залізничного транспорту як такого. Всебічний аналіз наявних проблем сприяє визначенню пріоритетних напрямів впровадження інновацій у пасажирському господарстві. Подальші дослідження можуть бути спрямовані на конкретизацію окреслених у статті напрямів розвитку залізничних пасажирських перевезень в Україні та визначення покрокових планів щодо їх досягнення.

Література

1. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 р. № 430-р. Верховна Рада України. URL:

https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#n13 (дата звернення: 05.03.2024).

2. Стратегія АТ «Укрзалізниця» на 2019-2023 роки. URL: https://www.uz.gov.ua/files/file/about/documents/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F-5-Typography%20(%D1%83%D0%BA%D1%80).pdf (дата звернення: 05.03.2024).

3. Про затвердження плану заходів з реформування залізничного транспорту : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2019 р. № 1411-р. Верховна Рада України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1411-2019-%D1%80#Text (дата звернення: 05.03.2024).

4. Управління конкурентоспроможністю залізничних пасажирських перевезень : монографія / Ю. С. Бараш, Т. Ю. Чаркіна. – Д. : Дніпропетр. нац. ун-т заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2015. – 184 с.

5. Лебедюк Т. А. Особливості розвитку пасажирських перевезень на залізничному транспорті / Т. А. Лебедюк // Ефективна економіка. – 2014. – № 12. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3653 (дата звернення: 05.03.2024).

6. Петренко, О. О. Пасажирські залізничні перевезення в Україні: сучасний стан і перспективи розвитку / О. О. Петренко // Економіка та управління національним господарством. 2016. Вип. 10. С. 47-52.

7. Полякова, О. М. Особливості розвитку пасажирських перевезень на залізничному транспорті України / О. М. Полякова // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2017. – № 57. – С. 91-97.

8. Рачинська, А. В. Підвищення рівня пасажирських перевезень як фактор впливу на соціально-економічний розвиток країни / А. В. Рачинська // Проблеми і перспективи економіки та управління. 2016. № 3 (7). С. 103-109.

9. Токмакова, І. В. Стратегічні аспекти розвитку пасажирських залізничних перевезень в Україні / І. В. Токмакова // Вісник економіки транспорту і промисловості. 2010. № 32. С. 50-53.

10. Яновський, П. О. Загальна характеристика основних чинників, що визначають обсяги та структуру пасажирських перевезень / П. О. Яновський // Транспортні системи та технології перевезень. 2015. № 10. С. 117-123.

11. Про звіт Тимчасової слідчої комісії Верховної Ради України з питань перевірки та оцінки стану акціонерного товариства «Українська залізниця» : Постанова Верховної Ради України від 16 лютого 2022 р. № 2055-IX. Верховна Рада України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2055-IX#Text (дата звернення: 05.03.2024).

12. Інтегрований звіт АТ «Укрзалізниця» (Звіт про управління) за 2020 рік. URL: https://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/UZ%20Integrated%20Report%202020%20Ukr.pdf (дата звернення: 05.03.2024).

13. Стадник В. В., Йохна М. А. Менеджмент: Посібник. – К.: Академвидав, 2003. – 464 с.

14. Укрзалізниця інтегрувала Дію у свій застосунок: тепер придбати квиток Київ - Варшава чи оформити повернення онлайн можна лише з Дія.Підписом. URL: https://diia.gov.ua/news/ukrzaliznicya-integruvala-diyu-u-svij-zastosunok-teper-pridbati-kvitok-kiyiv-varshava-chi-oformiti-povernennya-onlajn-mozhna-lishe-z-diyapidpisom (дата звернення: 05.03.2024).

15. Статистичний збірник «Транспорт України 2020». URL: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2021/zb/10/zb_Transpot.pdf (дата звернення: 05.03.2024).

16. Pshinko O., Charkina T., Martseniuk L., Orlovska O. Hubs as a Key Tool for Improving the Quality of the Service and Development of Multimodal Passenger Traffic. Transport Problems. 2022. Vol. 17, Iss. 1. P. 201-214. DOI: 10.20858/tp.2022.17.1.17.

17. Чаркіна Т. Ю. Основна мета утворення залізничних ХАБів. Проблеми та перспективи розвитку залізничного транспорту : матеріали 80 Міжнар. наук.-практ. конф. (23-24 квітня 2020 р., м. Дніпро). Дніпро : ДНУЗТ, 2020. С. 279-280.

18. Цифровая железная дорога Европы – от ERTMS до искусственного интеллекта / О. Н. Покусаев и др. International Journal of Open Information Technologies. 2019. Вып. 7. С. 90-119.

19. У Китаї введено в експлуатацію «розумні» високошвидкісні поїзди нового покоління. URL: https://www.railway.supply/uk/u-kita%D1%97-vvedeno-v-ekspluatacziyu-rozumni-visokoshvidkisni-po%D1%97zdi-novogo-pokolinnya/ (дата звернення: 05.03.2024).

20. El corredor mediterráneo llegará hasta Ucrania. URL: https://www.levante-emv.com/comunitat-valenciana/2023/12/20/corredor-mediterraneo-llegara-ucrania-96054684.html (дата звернення: 05.03.2024).

References

1. 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-%D1%80#n13 (Accessed 05.03.2024).

2. Ukrzaliznytsia (2018), “Strategy of JSC "Ukrzaliznytsia" for 2019-2023”, available at: https://www.uz.gov.ua/files/file/about/documents/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F-5-Typography%20(%D1%83%D0%BA%D1%80).pdf (Accessed 05.03.2024).

3. 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-%D1%80#Text (Accessed 05.03.2024).

4. Barash, Yu.S. and Chatkina, T.Yu. (2015), Upravlinnya konkurentospromozhnistyu zaliznychnykh pasazhyrs‘kykh perevezen‘ [Management of competitiveness of railway passenger transportation], Dnipropetr. nats. un-t zaliz. transp. im. akad. V. Lazariana, Dnipropetrivs’k, Ukraine.

5. Lebediuk T.A. (2014), “Features of development of passenger transportations on a railway transport”, Efektyvna ekonomika, vol. 12, available at: http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3653 (Accessed 05.03.2024).

6. Petrenko, O.O. (2016), “Passenger rail transportation in Ukraine: current state and development prospects”, Ekonomika ta upravlinnia natsional'nym hospodarstvom, vol. 10, pp. 47-52.

7. Poliakova, O.M. (2017), “Peculiarities of the development of passenger transport on railway transport of Ukraine”, Visnyk ekonomiky transportu ta promyslovosti, vol. 57, pp. 91-97.

8. Rachyns'ka, A.V. (2016), “Increasing the level of passenger transportation as a factor influencing the socio-economic development of the country”, Problemy i perspektyvy ekonomiky ta upravlinnia, vol. 3 (7), pp. 103-109.

9. Tokmakova, I.V. (2010), “Strategic aspects of the development of passenger rail transportation in Ukraine”, Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti, vol. 32, pp. 50-53.

10. Yanovs'kyj, P.O. (2015), “General characteristics of the main factors determining the volume and structure of passenger transportation”, Transportni systemy ta tekhnolohii perevezen', vol. 10, pp. 117-123.

11. Verkhovna Rada Ukrainy (2022), “On the report of the temporary investigative commission of the Verkhovna Rada of Ukraine on verification and assessment of the state of the Joint Stock Company ―Ukrainian railway‖”, available at: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2055-IX#Text (Accessed 05.03.2024).

12. Ukrzaliznytsia (2021), “Integrated report of JSC "Ukrzaliznytsia" (Management Report) for 2020”, available at: https://www.uz.gov.ua/files/file/about/investors/UZ%20Integrated%20Report%202020%20Ukr.pdf (Accessed 05.03.2024).

13. Stadnyk, V.V. and Jokhna, M.A. (2003), Menedzhment [Management], Akademvydav, Kyiv, Ukraine.

14. Diia (2023), “Ukrzaliznytsia integrated Diya into its application: now you can buy a Kyiv - Warsaw ticket or arrange a return online only with Diya.Signature”, available at: https://diia.gov.ua/news/ukrzaliznicya-integruvala-diyu-u-svij-zastosunok-teper-pridbati-kvitok-kiyiv-varshava-chi-oformiti-povernennya-onlajn-mozhna-lishe-z-diyapidpisom (Accessed 05.03.2024).

15. State Statistics Service of Ukraine (2021), “Statistical collection "Transport of Ukraine 2020"”, available at: http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2021/zb/10/zb_Transpot.pdf (Accessed 05.03.2024).

16. 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, iss. 1, pp. 201-214. DOI: 10.20858/tp.2022.17.1.17.

17. Charkina, T.Yu. (2020), “The main purpose of the formation of railway HABs”, Problemy ta perspektyvy rozvytku zaliznychnoho transportu : materialy 80 Mizhnar. nauk.-prakt. konf. [Problems and prospects of railway transport development: materials of the 80th International Scientific and Practical Conference], DNUZT, Dnipro, Ukraine, pp. 279-280.

18. Pokusaev, O.N. (2019), “Europe's digital railway - from ERTMS to artificial intelligence”, International Journal of Open Information Technologies, vol. 7, pp. 90-119.

19. railway.supply (2021), “"Smart" high-speed trains of a new generation have been put into operation in China”, available at: https://www.railway.supply/uk/u-kita%D1%97-vvedeno-v-ekspluataciyu-rozumni-visokoshvidkisni-po%D1%97zdi-novogo-pokolinnya/ (Accessed 05.03.2024).

20. Ballester, L. (2023), “El corredor mediterráneo llegará hasta Ucrania”, available at: https://www.levante-emv.com/comunitat-valenciana/2023/12/20/corredor-mediterraneo-llegara-ucrania-96054684.html (Accessed 05.03.2024).

Стаття надійшла до редакції 09.03.2024 р.