

За даними управління ООН з питань біженців 5.9 млн громадян України є внутрішньо переміщеними особами. За оцінками МОМ, найбільша частка людей переїхала до західного макрорегіону — більше 2,5 млн осіб. Дані, які публікують державні адміністрації в західних областях, втім, не збігаються з цими оцінками. Таку різницю можна пояснити тим, що тільки частина людей обирає повідомити про своє прибуття місцевим органам влади: найімовірніше, реєстрація відбувається у випадках, коли прибулі звертаються по допомогу з поселенням або по гуманітарну допомогу. Частина ВПО продовжує переміщатися як у межах України, так і за кордон. Частина людей вимушені покидати дім уже вдруге.

Література

1. Весельська Л.А. Поняття міграція та міграційний процес в сучасних наукових концепціях. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського*. Серія: Державне управління Том 29 (68) № 1. 2018. С. 8-12
2. Політологічний енциклопедичний словник / за ред. М. П. Требіна. Х.: Право. 2015. 816 с.
3. Орловська Ю.В. Міграція висококваліфікованих кадрів з України в сучасних умовах. URL: http://esteticamente.ru/portal/soc_gum/pips/2010_2/index.htm. (дата звернення: 7.04.2023)
4. Психологія міграції: навч. посіб. / М.М. Слюсаревський, О.Є.Блинова. Вид. 2-е, переробл. і допов. Київ: Талком, 2018. – 360с.

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

Дмитро ДЯЧЕНКО

Здобувач гр. Т – 31-20

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Надія РАЗУМОВСЬКА

старший викладач кафедри філософії та
педагогіки професійної підготовки

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

Залізничний транспорт є однією з базових галузей економіки. Стабільне та ефективне функціонування залізничного транспорту є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності, національної безпеки і цілісності держави, підвищення рівня життя населення.

Україна перебуває на перехресті важливого транспортного шляху між державами. Вигідне економіко-географічне становище України щодо держав західної Європи, Прибалтики, Молдови, країн Близького та Середнього сходу, Північної та Східної Африки за сприятливої умови може бути широко застосовано для транзитного перевезення вантажу та пасажирів залізничним транспортом. У цьому зацікавлена не лише Україна, а й держава, яка буде застосовувати найкоротший шлях через її територію.

Відомо, що Україна має гарну транспортну розв'язку і інфраструктуру. Залізничний транспорт є невід'ємною галуззю в економічному житті України, який необхідний для здійснення вантажних та залізничних перевезень (82% та 50% відповідно), розширення міжнародних зв'язків та інтеграції України до ЄС, соціального та економічного розвитку країни. Експорт транспортної послуги це дуже вигідний бізнес, тому що продається не сировинний і не матеріальний ресурс, а послуга. Проте водночас транзитне перевезення вимагає додаткового капіталовкладення відповідне обслуговування, експлуатацію. Проте, залізничний транспорт це найбільш екологічно чистий у порівнянні з іншим видом транспорту, особливо це помітно в порівнянні з автомобільним транспортом у розрізі забруднення повітря. Крім цього, залізниця при однаковій пропускній спроможності займає меншу земельну площу, ніж автошлях. У зв'язку з цим, переорієнтація транзитного

перевезення з автомобільною на залізничну має бути одним з головних загальнодержавних завдань на найближче майбутнє.

Питанням збільшення ефективності функціонування залізничного транспорту присвячено дослідження провідних вітчизняних та зарубіжних вчених, які займаються теоретичним осмисленням процесу, який супроводжує інституційну зміну у зовнішньому та внутрішньому середовищі: М.В. Макаренко, Н.М. Колесникова, Н.І. Богомолова, Г.Д. Ейтутіс, Б.М. Лапідус, І.С. Бесєдін, Л.А. Мазо та інші.[1,2]

Робота даних дослідників спрямована на вирішення комплексного завдання, яке стоїть перед галуззю за умови реформування:

- визначення напрямку збільшення ефективності фінансово-економічної діяльності залізничного транспорту;
- обґрунтування механізму її реалізації;
- вплив трансформаційного процесу, що відбувається у національній та світовій економіці, на функціонування залізничного транспорту;
- розробка підходу до адаптації методу управління економічним процесом на вимогу ринкового середовища.

Серед усіх видів транспорту в Україні, як і в багатьох країнах, провідне місце займає залізничний транспорт, що пояснюється його універсальністю: можливістю обслуговувати всі галузі економіки і задовольняти потреби населення в перевезеннях практично у всіх кліматичних зонах і в будь-який час. Подальший розвиток залізничної галузі стає важливим державним завданням, від вирішення якого залежить економічний і соціальний розвиток держави, її інтеграція у світове співтовариство.

Залізничний транспорт в Україні є однією з базових галузей економіки. Це залізничний транспорт загального користування, підпорядкований Державній адміністрації залізничного транспорту України, та залізничні під'їзні колії різних форм власності, які не належать до залізничного транспорту загального користування.

Важливість залізничного транспорту полягає, по-перше, у тому, що Україна знаходиться на шляху між країнами Європи та Азії, які стрімко розвиваються. Через територію України проходять транспортні коридори як Схід – Захід та Балтика – Чорне море. По-друге, він має такі переваги як низькі тарифи, відносна безпека і регулярність перевезень.

Головна функція залізничного транспорту – перевезення масових промислових і сільськогосподарських вантажів (вугілля, сталь, зерно та ін.) на великі відстані. Відмітна особливість – регулярність руху незалежно від погоди і пори року. Для залізничного транспорту характерна масовість і порівняно низька собівартість перевезень. Переваги залізничного транспорту полягають в тому, що залізниці можна прокладати у будь-якому напрямку. Він забезпечує швидкий і регулярний рух незалежно від пори року. До недоліків його слід віднести низьку маневреність, необхідність додаткових робіт при доведенні вантажів іншими видами транспорту, а також досить високу вартість прокладання залізниць.

Зараз значна частина залізничних колій та залізничних терміналів не відповідає європейським стандартам.

Якщо розглядати пасажирські перевезення, то проблемою є відсутність належного рівня сервісу на залізничних вокзалах та в самих поїздах, поганий санітарний стан вагонів, відсутність розваг протягом тривалої дороги (відеозал, дитячі вагони). Все це робить подорож залізницею малоприємною для пасажирів. Щодо вантажоперевезень, то тут проблемою є неефективні схеми навантаження та розвантаження потягів, занепад гілок, що рідко використовуються. Вирішення цих проблем потребує значних капіталовкладень, але основною проблемою є пошук необхідних коштів.

Укрзалізниця (Державна адміністрація залізничного транспорту України) – орган управління залізничним транспортом загального користування, що здійснює централізоване управління процесом перевезень у внутрішньому й міждержавному сполученнях та регулює виробничо-господарську діяльність залізниць. Майновий комплекс сформований на

спадщині СРСР опинився на території України в момент розпаду країни. Довжина залізничних шляхів – 21,6 тис. км. Великий парк рухомого складу – біля 4000 од. локомотивів та 120 000 од. рухомого складу.

До сфери Укрзалізниці входять 6 залізниць України (Донецька, Львівська, Одеська, Південна, Південно-Західна та Придніпровська залізниця), а також інші підприємства та організації єдиного виробничо-технологічного комплексу, які обслуговують залізничну інфраструктуру та забезпечують перевезення вантажів і пасажирів. Всі 6 залізниць зберегли свою назву з часів СРСР. Назви Південно-Західної та Південної залізниць не відповідають їх реальному розташуванню на карті України.

Залізнична галузь незалежної України щорічно забезпечує перевезення понад 300 млн. т вантажів та біля 500 млн. пасажирів. Вона пройшла складний період становлення і розвитку держави, пошуку шляхів виживання в умовах переходу до ринкових відносин.

Ситуацію ускладнювало різке падіння обсягів перевезень і несвоєчасні розрахунки клієнтів за перевезення, що призвело до значних фінансових втрат та хронічних неплатежів до бюджету і невиконання заробітної плати. Наприкінці 90-х років галузь вразив вірус посередництва та бартеру. Обігові кошти вимивались комерційними структурами.

Переломним моментом для залізничного транспорту став Указ Президента України, який визначив основні напрями його подальшого функціонування та розвитку. Реалізація вимог Указу Президента України дозволила, при тій же законодавчій базі і незначних зрушеннях в економіці держави, стабілізувати роботу залізничного транспорту, ліквідувати посередництво та бартеризацію і за короткий термін погасити борги до бюджету та по заробітній платі залізничникам.

Позитивні результати діяльності дозволили розпочати відновлення інфраструктури і технічних засобів. За кошти залізниць реконструйовано десятки вокзалів, серед яких столичний Київський вокзал, що став одним із кращих у Європі. Розпочато виготовлення сучасних пасажирських вагонів у

Кременчуці, дизельних та електропоїздів у Луганську, електровозів у Дніпропетровську, колійної техніки у Старокраматорську.

До проблем, які слід розв'язати для забезпечення подальшого розвитку залізничного транспорту, належать:

- 1) недосконалість нормативно-правових актів, що регулюють діяльність залізничного транспорту, та невідповідність його організаційної структури умовам розвитку ринкової економіки країни;
- 2) перехресне субсидування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних;
- 3) недостатня прозорість фінансової діяльності галузі;
- 4) низький рівень конкуренції на ринку залізничних перевезень;
- 5) високий рівень зносу основних засобів.

Визначено, що основними проблемами залізничного транспорту, які потребують негайного вирішення, є: недосконалість нормативно-правових актів, недостатня прозорість фінансової діяльності галузі, високий рівень зносу основних засобів, відсутність державної підтримки інноваційного розвитку галузі, відсутність додаткових джерел фінансування інвестицій у розвиток матеріально-технічної бази залізничного транспорту.

Обґрунтовано необхідність удосконалення системи управління залізничним транспортом та забезпечення державної підтримки його реформування, що дозволить підвищити конкурентоспроможність українських залізниць на ринку транспортних послуг.

Література

1. Богомоллова Н.І. Фінансова стратегія розвитку залізничного транспорту: сутність та особливості формування /Н.І. Богомоллова// ефективна економіка. – 2012. – № 1.
2. Ейтутіс Г. Реформування залізничного транспорту України — один із можливих шляхів підвищення ефективності його функціонування в сучасних економічних умовах //Економіст. — 2008. — № 5. — С. 39-41