

DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2022-46-60>

УДК: 656.2(477):338.312]:330.1

ОСОБЛИВОСТІ ПРОДУКТИВНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ НА СУЧАСНОМУ ЕТАПІ РОЗВИТКУ¹

FEATURES OF RAIL TRANSPORT PRODUCTIVITY IN UKRAINE AT THE CURRENT STAGE OF DEVELOPMENT²

Піріашвілі Олександр Борисович

кандидат економічних наук, Ph.D. in Economics,
старший науковий співробітник відділу розвитку інфраструктури,
Державна установа «Інститут економіки та прогнозування НАН України»

Piriashvili Oleksandr

State Organization "Institute of the Economy and Forecasting
of the National Academy of Sciences of Ukraine"

Стаття присвячена актуальним питанням щодо оцінки та аналізу продуктивності залізничного транспорту України в сучасних умовах. Досліджено світовий досвід організації функціонування залізничного транспорту в провідних країнах. Запропонована схема по формуванню ефективного розвитку залізничного транспорту країни за етапами. Сформульовано основні стратегічні завдання стосовно розвитку залізничного транспорту України. Дана оцінка обсягам інвестицій в залізничний транспорт країни та структурі інвестицій за джерелами фінансування, які були заплановані у 2022 році. Проаналізовано стан продуктивності залізничного транспорту України за період 2018–2020 роки. Сформовано основні пріоритетні напрями розвитку залізничного транспорту, які направлені на підвищення продуктивності зазначеного сектору виробничої інфраструктури. Окреслено комплекс організаційних та економічних заходів щодо підвищення продуктивності залізничного транспорту країни.

Ключові слова: виробнича інфраструктура, залізничний транспорт, продуктивність залізничного транспорту, інвестиції, ефективність.

The article is devoted to topical issues regarding the assessment and analysis of the productivity of railway transport of Ukraine in modern conditions. A number of scientists investigating these issues are listed and problems that require further resolution are highlighted. An assessment of the business environment regarding the reform of railway transport in the country is given. The current issue of privatization in railway transport of Ukraine in modern conditions is highlighted. The definition of the term "reform" in its broad sense is given. The European experience of organizing the functioning of railway transport in the leading countries of Europe is studied, and the experience of the United States in this issue is also highlighted separately. The key general provisions regarding the prospective development of railway transport in Ukraine are outlined. The proposed scheme for the formation of the effective development of the country's railway transport in four main stages: concept development, policy development, strategy development, development and implementation of programs for the further development of railway transport in Ukraine. The main strategic tasks regarding the development of railway transport of Ukraine have been formulated. The amount of investments in the country's railway transport and the structure of investments by sources of financing, which were planned in 2022, are estimated. The state of productivity of railway transport of Ukraine for the period 2018–2020 was analyzed. The idea of creating an innovative railway cluster at the state or regional level is proposed. The main priority directions for the development of railway transport have been formed, which are aimed at increasing the productivity of the specified sector of the production infrastructure. A general assessment of reforms in the country's railway transport at the current stage of development is given. It was concluded that it is necessary to improve the regulatory and legal framework for the functioning of railway transport in modern conditions and to apply a systematic approach to solving the mentioned problems. A set of organizational and economic measures to improve the productivity of the country's railway transport is outlined.

Keywords: production infrastructure, railway transport, productivity of railway transport, investments, efficiency.

¹ Публікацію підготовлено в рамках виконання НДР відомчої (прикладної) теми: «Конвергенція в секторах виробничої інфраструктури України з ЄС» (Державний реєстраційний № 0121U112428)

² The publication was prepared as part of the departmental (applied) topic: "Convergence in the Production Infrastructure Sectors of Ukraine with the EU" (State registration number 0121U112428)

Постановка проблеми. Розглядаючи залізничну транспортну інфраструктуру України необхідно підкреслити, що зазначена система, як і вся транспортна інфраструктура країни в цілому є системоутворюючим сектором виробничої інфраструктури, тому що забезпечує надійність в роботі промислового та аграрного секторів економіки та соціальної сфери, а також покращує логістику вантажів та пасажирів, підвищує конкурентоспроможність вітчизняних підприємств і збільшує товарообіг в країні загалом. Разом з цим, залізнична транспортна інфраструктура країни є одним з найважливіших факторів підвищення ефективності всіх сфер соціально-економічного розвитку країни, а, отже, сприяє зміцненню національної безпеки і оборони країни в цілому. При цьому продуктивність залізничного транспорту в сучасних умовах ведення бізнесу залежить від запровадження інноваційної моделі розвитку, матеріально-технічного забезпечення, яке створюється за рахунок належних обсягів інвестицій у розвиток та кваліфікованого кадрового забезпечення зазначеного вище сектору виробничої інфраструктури національної економіки.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

З метою відновлення збалансованого розвитку основних складових залізничної транспортної інфраструктури країни в контексті забезпечення сталого розвитку національної економіки необхідно, на нашу думку, дослідити більш детально питання пов'язані з продуктивністю залізничного транспорту України на сучасному етапі розвитку. Так, окремі проблеми та питання пов'язані із продуктивністю залізничного транспорту країни досліджені в роботах таких вітчизняних вчених, як Г. Д. Ейтутіс [1], О. І. Никифорок, А. М. Новікова, В. О. Овчиннікова, Ю. Є. Пащенко, В. М. Карпов, О. М. Кривопішин [1], О. Г. Рудаків, О. М. Широкова та ін. Серед зарубіжних вчених можна виділити, зокрема, Б. М. Лапідус, Н. Б. Малахова, К. М. Михайлеченко, В. Орешин, Ю. З. Саакян [4], В. Б. Савчук [4], І. В. Терещенко [4] та інші.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Зазначимо, що окремі питання про необхідність підвищення продуктивності залізничного транспорту країни обговорюються в нашій державі вже досить давно у наукових та експертних колах. У той же час зауважимо, що стан справ щодо продуктивності залізничного транспорту по окремих її складовим елементам з кожним наступним роком дещо погіршується і має низку про-

блем, зокрема, щодо умов поглиблення процесів конвергенції з ЄС. Всі зазначені вище положення зумовлюють необхідність подальших досліджень в цьому напрямі для своєчасного вирішення актуальних проблем.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Мета статті полягає у виявленні та аналізі особливостей сучасного стану продуктивності залізничного транспорту країни в сучасних умовах та розробленні пропозицій щодо підвищення продуктивності залізничного транспорту за окремими напрямками на сучасному етапі розвитку національної економіки.

Виклад основного матеріалу дослідження. Звернемо увагу на ту обставину, що ринкові механізми, які уряд намагається застосувати у відношенні до залізничної транспортної інфраструктури не зовсім виправдані на практиці. Так, у роботі [2, с. 97] відзначається, що відповідно до традиційної економічної теорії, держава повинна втручатися в економіку, коли ринок не може ефективно вирішувати поставлену задачу. Вважається, що одне із завдань економічної політики в процесі формування та розвитку національної економічної системи – це ліквідація та пом'якшення провалів ринку, з якими сам ринок не в змозі впоратися. У нашому конкретному випадку при розробці державної політики в сфері розвитку залізничної транспортної інфраструктури необхідно враховувати не тільки специфічні особливості даного об'єкту, але і специфіку розвитку самої країни, в якій зазначена структура функціонує та розвивається, а також той позитивний досвід, який Україна мала в минулому.

Слід зазначити, що матеріали, які публікуються в засобах масової інформації (ЗМІ) останнім часом, в цілому досить негативно оцінюють стан справ в АТ «Укрзалізниця». Так, зокрема, як заявив й ще у 2018 році генеральний директор підприємств Arcelor Mittal на Україні та в Казахстані пан Парамжіт Калон на конференції Global Outlook-2018, Європейської бізнес-асоціації в Києві – «...реформи «Укрзалізниця» призвели до повного хаосу у вантажоперевезеннях. Наші перевезення скоротилися на 25% і ми не знаємо як це зупинити, як працювати у наступному році...» За словами пана Калона, через хаос в «Укрзалізниця» його компанії вдалося реалізувати лише третину її планів по відправці концентратів в країни Східної Європи [3, с. А8].

Що ж стосується питань приватизації з метою підвищення продуктивності на заліз-

ничному транспорті, то слід звернути увагу на зарубіжний досвід. Розглядаючи питання, пов'язані із приватизацією залізничної транспортної інфраструктури, слід зазначити, що вони досить неоднозначні та проблематичні. Як показує зарубіжний досвід, в більшості країн залізничну інфраструктуру не віддають в приватні руки, а там, де це було зроблено, хочуть повернути назад державі. При цьому зазначені залізниці отримують від держави фінансову підтримку, що сприяє подальшому їх розвитку, збільшенню швидкості руху потягів і відповідно скороченню часу їх перебування в дорозі, а також поліпшенню комфортності перевезень пасажирів. Що у підсумку прямо чи опосередковано впливає на продуктивність та ефективність залізничного транспорту країни в цілому чи за окремими її складовими.

Слід наголосити, що у класичному розумінні нами під **реформою** прийнято вважати прогресивне перетворення, і як крок до кращого. При цьому перетворення повинно бути спрямоване **не на знищення основ існуючої системи, а на її постійне поліпшення у подальшому розвитку**. Так, наприклад, якщо звернутися до європейського досвіду, зокрема, європейської моделі організації та розвитку залізниць в даному контексті, нам слід виділити наступне, а саме:

- у **Франції** залізнична компанія SNCF є державною. При цьому зберігається її цілісність, і вона є монополістом на залізничних перевезеннях. Компанія несе повну відповідальність за всі перевезення, за управлінням рухом, а також за поточним утриманням інфраструктурних мереж;

- у **Німеччині** в сфері вантажних і пасажирських перевезень немає конкурентів державним залізницям. Конкуренція має місце тільки на пасажирських місцевих перевезеннях;

- у **Швеції** залізнична компанія SJ також є державною і займає привілейоване становище на ринку перевезень;

- у **Швейцарії** федеральні залізниці є акціонерним товариством зі 100% державною власністю. При цьому, керівництво швейцарських залізниць не вважає за доцільне проводити розподіл всередині інфраструктури та висловлюється досить негативно щодо самої приватизації, так як вважає, що проведення приватизації не є обов'язковою умовою для успішного функціонування залізничного транспорту;

- у **США** автори у роботі [4, с. 12], аналізуючи матеріал, викладений у статті «Дослі-

дження субаддівності витрат при поділі інфраструктури та перевізної діяльності на прикладі залізниць США», приходять до наступного висновку. Так, у разі проведення поділу інфраструктури та перевізної діяльності на дві компанії, витрати зростуть на 20–40% в порівнянні з діяльністю вертикально інтегрованої компанії. Якщо ж буде створено кілька перевізників, то витрати можуть збільшитися до 70% (внаслідок погіршення технологічної ефективності організації взаємодії всіх складових частин залізничної системи країни). У зв'язку із цим, американські фахівці вважають недоцільним поділ єдиної залізниці на окремі компанії з перевезень та управління інфраструктурою, виходячи з того, що взаємозв'язок експлуатації та інфраструктури винятково тісний.

У зв'язку з вищевикладеним, на нашу думку, слід виокремити наступні ключові загальні положення щодо подальшого розвитку залізничного транспорту України, а саме:

- *по-перше* – залізнична транспортна інфраструктура в масштабах держави є важливим стратегічним економічним та технологічним об'єктом;

- *по-друге* – основною функцією залізничної транспортної інфраструктури, як і всього транспорту країни, є забезпечення надійної та своєчасної доставки вантажів та пасажирів до кінцевих пунктів призначення із пункту «А» в пункт «В»;

- *по-третьє* – особливе значення при перевезенні вантажів та пасажирів має створення відповідних та належних умов для забезпечення безпеки та комфортності на залізниці;

- *по-четверте* – визначальним значенням для забезпечення конкурентоспроможності залізничного транспорту як на внутрішньому, так і на міжнародному рівні є збільшення швидкості руху потягів на залізницях;

- *по-п'яте* – залізничний транспорт держави, як стратегічний об'єкт державного значення, є одним з найважливіших факторів у справі забезпечення національної безпеки і оборони України.

У цих умовах, для більш ефективного вирішення нагальних для залізничної транспортної інфраструктури проблем, вкрай необхідно для початку розробити державну програму соціально-економічного розвитку України на різні часові періоди (коротко-, середньо- і довгостроковий), яка дозволить стати основою для більш обґрунтованого вирішення задач, що стоять перед сектором виробничої інфра-

структури який розглядається, так як національна економіка країни та її залізнична транспортна інфраструктура тісно взаємопов'язані між собою.

Відповідно до цього, нами на рис. 1 наводиться поетапна схема вирішення проблеми, яка пов'язана із підвищенням ефективності розвитку залізничної транспортної інфраструктури країни. В наведеній нижче схемі при розвитку зазначеної системи слід виділити наступні основні етапи, а саме:

- розробка довгострокової **концепції**, яка має являти собою сукупність основних принципів, що визначають напрямок розвитку та методи вирішення поставлених завдань в рамках обраного виду економічної діяльності;

- на основі розробленої довгострокової концепції слід формувати довгострокову **політику** розвитку залізничного транспорту країни;

- на базі сформованої довгострокової політики слід розробляти відповідну **стратегію** довгострокового розвитку залізничного транспорту країни;

- на основі розробленої довгострокової стратегії слід розробляти та реалізовувати відповідні **програми розвитку** залізничної транспортної інфраструктури на **короткострокову, середньострокову та довгострокову перспективу**.

При цьому зазначені *етапи* формування ефективного розвитку залізниці повинні вирішуватися та реалізовуватися в рамках удосконаленої діючої або нової та удосконаленої нормативно-правової бази та єдиної системи управління даної організаційної структури на сучасному етапі розвитку економіки України.

Таким чином, вирішуючи питання, що стоять перед транспортною залізничною інфраструктурою, необхідно керуватися системним підходом та поетапним вирішенням цієї проблеми, розглядаючи всю цю систему як єдиний цілий організм. В процесі дослідження встановлено та обґрунтовано, що методика дослідження особливостей та сучасного стану продуктивності залізничного транспорту країни у порівнянні із державами-членами ЄС, має базуватися на поєднанні методичних підходів теорії міжнародних порівнянь, зокрема, на основі бальних оцінок та індикативному методі, а також на загальнонаукових методах дослідження економічних явищ і процесів, а саме: системному та комплексному підходах, порівняльному аналізі та інші.

У зв'язку з цим, при вивченні проблеми вдосконалення системи залізничної транспорт-

ної інфраструктури необхідно розглядати її на системному рівні в контексті підвищення продуктивності залізничного транспорту та в суворій відповідності із діючою нормативно-правовою базою або, яка має бути розроблена в цілому для всієї цієї структури, а не по окремим її складовим. Прийняті рішення, постанови уряду та інші укази за окремими складовими залізничної транспортної інфраструктури призводять, в кінцевому рахунку, до негативних наслідків роботи всієї цієї системи в цілому, тому що ці рішення не були пов'язані між собою, а іноді і суперечили одні одним.

Проте, в Україні на сучасному етапі соціально-економічного розвитку існує низка загальних проблем, які перешкоджають розробці та впровадженню низки організаційно-економічних заходів щодо підвищення продуктивності залізничного транспорту за окремим її складовими [5, с. 11–12]. *По-перше*, економічні інтереси приватних компаній, як правило, не стикаються із інтересами держави, що викликає конфлікт інтересів суб'єктів господарювання в зазначеному секторі національної економіки. *По-друге*, спостерігається розбалансування в системі управління залізничною транспортною інфраструктурою в країні на сучасному етапі соціально-економічного розвитку. *По-третє*, існують певні інституційні обмеження щодо підвищення продуктивності залізничного транспорту країни та поглиблення конвергенції з ЄС на сучасному етапі розвитку.

Перелічимо основні стратегічні завдання щодо розвитку залізничного транспорту, які необхідно вирішити у найближчій та віддаленій перспективі та, які узагальнено можна сформулювати наступним чином, а саме:

- збільшити швидкість залізничних перевезень вантажів та пасажирів;

- забезпечити дешевизну вантажних та пасажирських перевезень в порівнянні з іншими видами транспорту (цінова конкуренція);

- забезпечити комфортність пасажирських перевезень;

- сприяти збільшенню транзитних перевезень залізничним транспортом (міжнародна формула тарифоутворення);

- поступова зміна конфігурації транспортних маршрутів та потоків в країні в цілому.

Крім того, ефективне державне управління розвитком залізничного транспорту передбачає, серед всього комплексу заходів, реалізацію також раціональної інвестиційної політики в зазначеному секторі виробничої транспорт-

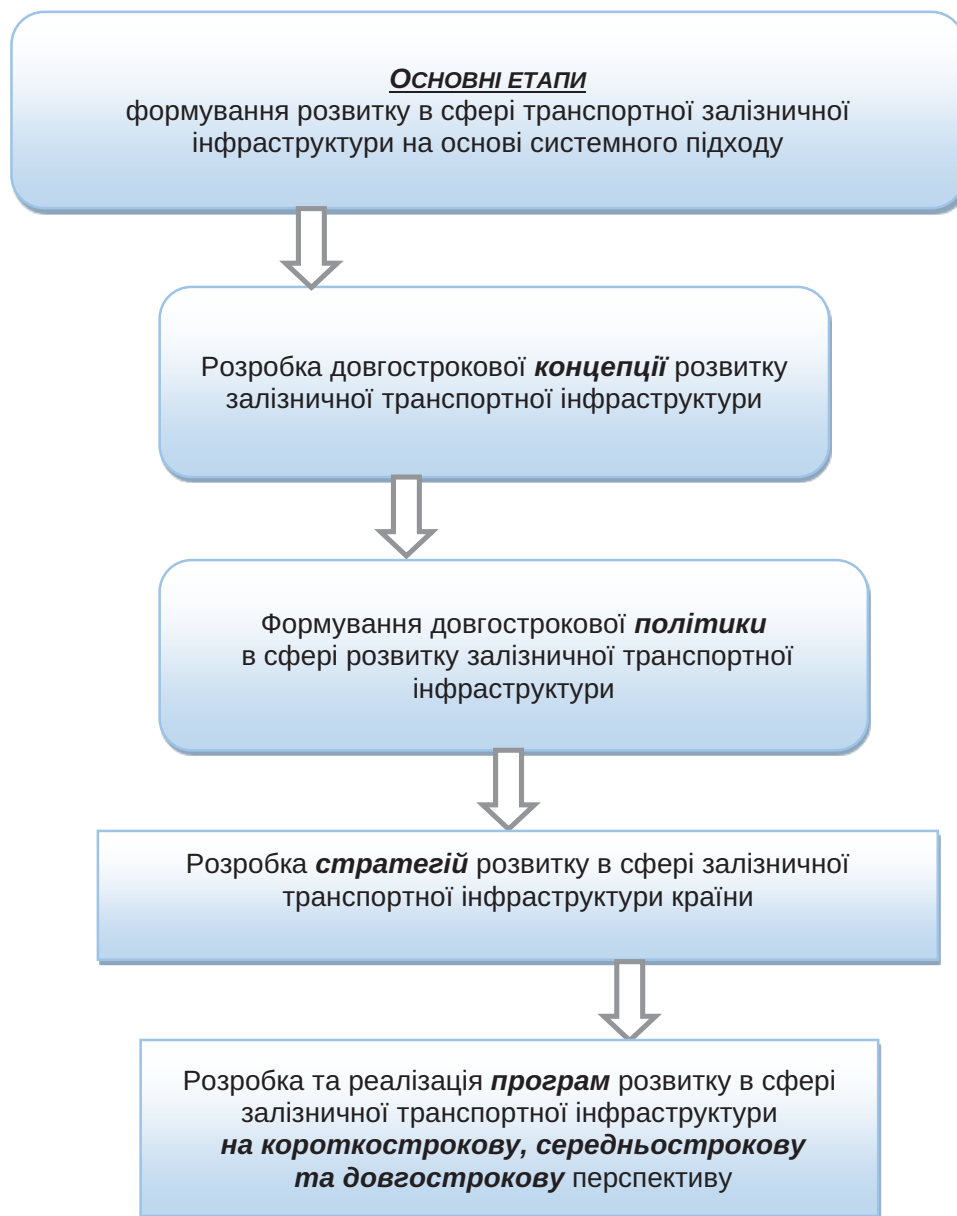


Рис. 1. Узагальнена схема по формуванню поетапного розвитку в сфері залізничної транспортної інфраструктури країни

Джерело: розроблено та складено автором

ної інфраструктури країни. Слід зазначити, що державне регулювання в сфері залізничного транспорту на сучасному етапі розвитку здійснюють Міністерство інфраструктури України, місцеві Ради народних депутатів, адміністрація та відповідний структурний відділ АТ «Українська залізниця» та інші спеціалізовані уповноважені органи. Слід наголосити, що АТ «Українська залізниця» – це державна акціонерна компанія, 100% акцій якої знаходиться у державній власності.

До того ж головним питанням інвестиційної політики на залізничному транспорті стосовно ефективного розвитку зазначеного сектору є

пошук та оптимізація джерел фінансування інвестицій в основний капітал. Так, відповідно до діючого законодавства, будівництво залізничних вокзалів, залізничних станцій, пасажирських платформ, тунелів, придбання пасажирського рухомого складу, утримання та упорядкування залізничних шляхів сполучення та інших об'єктів, пов'язаних з обслуговуванням пасажирів та перевезенням вантажів, виконують **за кошти державного та місцевих бюджетів та підприємств транспорту.**

Так, на 2022 рік капітальні інвестиції АТ «Укрзалізниця» були заплановані у розмірі

29 989,5 млн грн., у тому числі за рахунок таких джерел як: власні кошти – 15 622,8 млн грн, залучені (кредит/лізинг) – 7 374,7 млн. грн, держбюджет – 6757,8 млн грн, інші джерела – 234,2 млн грн. [6, с. 3].

Згідно з документом, пріоритетним напрямом інвестиційної діяльності повинно було стати оновлення рухомого складу (придбання нового, модернізація та капітальний ремонт існуючого парку), реконструкція та капітальний ремонт шляхів та стрілочних переказів на загальну суму 21 474,9 млн грн або 71,6% від загального обсягу капітальних інвестицій. З цієї суми 14 825,8 млн грн повинно було направлено на оновлення рухомого складу, 6 649,1 млн грн – на капітальний ремонт (реконструкцію) колій, стрілочних переказів та переїздів [6, с. 3].

Розглянемо сучасний стан продуктивності залізничного транспорту України до початку воєнних дій на її території за період з 2018-2020 рр. за окремими складовими, які характеризується наступними статистичними даними по окремих кількісних показниках, а саме:

– середньодобова продуктивність *локомотива* (усього на регіональних філіях) становила у 2018 р. – 1227 тис. ткм брутто, у 2019 р. – 1161 тис. ткм брутто, у 2020 р. – 1238 тис. ткм брутто;

– середньодобова продуктивність *локомотива* (усього на регіональних філіях) у відсотках (до попереднього року) становила у 2018 р. – -13,0%, у 2019 р. – -5,4%, у 2020 р. – 6,6%;

– у тому числі *електровоза* становила у 2018 р. – 1345 тис. ткм брутто, у 2019 р. – 1285 тис. ткм брутто, у 2020 р. – 1352 тис. ткм брутто; або у відсотках (до попереднього року) становила у 2018 р. – -9,8%, у 2019 р. – -4,5%, у 2020 р. – 5,2%;

– у тому числі *тепловоза* становила у 2018 р. – 760 тис. ткм брутто, у 2019 р. – 720 тис. ткм брутто, у 2020 р. – 800 тис. ткм брутто; або у відсотках (до попереднього року) становила у 2018 р. – -23,8%, у 2019 р. – -5,3%, у 2020 р. – 11,1%;

– середньодобова продуктивність *вагона* (усього на регіональних філіях) становила у 2018 р. – 3497 ткм. нетто, у 2019 р. – 3775 ткм. нетто, у 2020 р. – 4555 ткм. нетто; або у відсотках (до попереднього року) становила у 2018 р. – -6,8%, у 2019 р. – 7,9%, у 2020 р. – 20,7%.

Слід підкреслити, що середньодобова продуктивність локомотива (тис. ткм брутто)

на українській залізниці в цілому за 15 років зменшилась на -3,4%, у тому числі електровоза – на -1,0%, тепловоза – на -20,7%. Також зменшилась за 15 років середньодобова продуктивність вагона (ткм. нетто) в цілому на українській залізниці і становила -34,3%. Таким чином, за зазначений період спостерігається тенденція до зменшення продуктивності української залізниці по зазначених вище окремих кількісних показниках продуктивності залізничного транспорту [7, с. 20, 22].

Підсумовуючи слід сказати, що посиленню ролі та значення продуктивності залізничного транспорту країни в частині ефективного розвитку національної економіки повинно сприяти збільшення належних обсягів фінансування великих інвестиційних інфраструктурних проектів на залізничному транспорті шляхом залучення додаткових джерел фінансування капітальних інвестицій, у тому числі в інноваційний розвиток залізничного транспорту, пошуку нових стратегічних інвесторів із формуванням та підвищенням інвестиційної привабливості сектору, а також створення спеціального фонду інноваційного розвитку залізничного транспорту України.

Тому доцільно, на нашу думку, розглянути ідею щодо створення *інноваційного залізничного кластера* на державному чи регіональному рівнях або галузевому рівні господарювання в сучасних умовах поглиблення процесів конвергенції з ЄС та європейської інтеграції щодо продуктивності залізничного транспорту країни. Завдяки цьому, розвиток залізничної транспортної інфраструктури, у тому числі на інноваційній основі з метою підвищення продуктивності залізничного транспорту, на нашу думку, включає в себе такі основні положення як, зокрема:

– модернізацію електровозо-, тепловозо- і вагонобудівних виробничих промислових підприємств;

– технічне переозброєння на інноваційній основі всіх підприємств пов'язаних з виробництвом, що забезпечують подальший розвиток всієї залізничної транспортної інфраструктури країни;

– практично повне оновлення рухомого складу (як вантажного, так і пасажирського), а також тягової сили (електровозів, тепловозів та ін.);

– повсюдну реконструкцію та ремонт самих залізничних колій;

– своєчасне забезпечення залізничної транспортної системи країни електронним

обладнанням та продукцією підприємств металургійної промисловості;

– вирішення проблем щодо конвергенції та інтеграції залізничної транспортної інфраструктури України з ЄС, а також з міжнародною транспортною системою.

При цьому, в справі вирішення перерахованих вище основних напрямків та положень, основну роль відіграватимуть такі складові як підготовка відповідних кваліфікованих кадрів всіх категорій, для реалізації проблеми розвитку залізничної транспортної інфраструктури країни; стимулювання попиту на внутрішньому ринку інноваційної продукції вітчизняного виробництва для залізничної системи; а також визначення загальних обсягів фінансування та структури джерел інвестиційного забезпечення всіх цих зазначених вище процесів.

Слід також зауважити, що підприємства вітчизняного залізничного машинобудування займаються в основному ремонтом іноземної техніки, яка була у використанні та була куплена за валюту за кордоном, витрачаючи на це чималі гроші, замість того щоб самим виробляти та відновлювати вітчизняний парк тягових рухомих складів з метою забезпечення транспортної інфраструктури електровозами, тепловозами, різними видами залізничних вагонів та електропоїздами власного українського виробництва.

Також, слід звернути увагу на те, що на розвиток АТ «Укрзалізниця» щорічно виділяються відповідні фінансові ресурси в рамках чергової діючої програми компанії по капітальним інвестиціям на відповідний рік. Проте, слід зазначити, що за всі роки так званого «реформування» на залізничному транспорті країни ніяких суттєвих позитивних змін не відбулося, в тому числі і в частині інституціональних змін, що може свідчити лише про не цільове використання фінансових ресурсів. Отже розробка на системному рівні державних програм з розвитку залізничної виробничої інфраструктури та їх реалізація повинні бути забезпечені відповідними обсягами капітальних інвестицій та найсуворішим контролем та наглядом з боку (центральної та регіональних) органів державної влади за їх цільовим використанням, а також єдиною системою управління цією системоутворюючою транспортною структурою країни.

Підсумовуючи, слід сказати, що при вирішенні проблеми вдосконалення системи залізничної транспортної інфраструктури

країни необхідно розглядати її на системному рівні в контексті продуктивності залізничного транспорту і в суворій відповідності з нормативно-правовою базою, яка повинна бути удосконалена або, якщо це необхідно, знову розроблена в цілому для всієї цієї структури, а не по окремим її складовим елементам. Прийняті рішення, постанови уряду та інші укази за окремими складовими залізничної транспортної інфраструктури призводять, в кінцевому рахунку, до негативних наслідків роботи всієї цієї системи в цілому, тому що ці рішення іноді не були пов'язані між собою, а іноді і суперечили одні одним. У зв'язку з цим, вирішуючи питання, що стоять перед транспортною залізничною інфраструктурою країни, необхідно керуватися системним підходом та поетапним вирішенням державних програм, розглядаючи всю цю складну систему як єдиний цілий економічний організм.

Висновки. Таким чином, відповідно до вищевикладеного матеріалу необхідно, на нашу думку, прийняти наступний комплекс організаційно-економічних заходів, які направлені на підвищення продуктивності залізничного транспорту в цілому, а також за окремими її складовими, а саме:

– *по-перше* – сформулювати та затвердити основні етапи розвитку зазначеного сектору; визначити поетапне вирішення виділених етапів; а на завершальному етапі розробити відповідні програми з розвитку галузі на *короткострокову, середньострокову і довгострокову* перспективу;

– *по-друге* – розробити на системному рівні програмне забезпечення розвитку галузі, що включає в себе такі основні складові як – програма інноваційного розвитку, програма інвестиційного забезпечення та програма внутрішньої та зовнішньої інтеграції залізничного транспорту з ЄС;

– *по-третьє* – сконцентрувати увагу державної політики на таких основних складових інноваційного розвитку всієї залізничної транспортної інфраструктури країни як – наукове забезпечення, кадрове забезпечення, матеріально-технічне забезпечення та фінансове забезпечення;

– *по-четверте* – для початку необхідно визначитися з формуванням основних напрямків у розвитку залізничної транспортної інфраструктури, а потім визначитися з поетапним вирішенням цієї проблеми;

– *по-п'яте* – крім того, при реалізації поставленого завдання слід керуватися єди-

ним комплексним підходом та вирішувати її необхідно в рамках всієї країни на системному рівні.

На закінчення зазначимо, що залізнична транспортна інфраструктура є системоутворюючою структурою, яка забезпечує ефективність розвитку всієї національної економіки. У зв'язку з цим, для забезпечення ефективного розвитку залізничної транспортної інфраструктури, а також підвищення продуктивності залізничного транспорту з метою

забезпечення стійкості та безпеки розвитку вітчизняної економіки, зазначена структура повинна функціонувати як єдина система з єдиним інституційним управлінням та удосконаленим інституціональним забезпеченням. У той же час, враховуючи складну ситуацію, що склалася в Україні, слід скоригувати пропонувану в статті схему розвитку залізничної транспортної інфраструктури за етапами у бік виділення пріоритетних напрямків у розвитку у післявоєнний період.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Теоретико-прикладні основи реформування залізничного транспорту України : монографія / Ейтутіс Г. Д. та ін. Ніжин, 2016. 256 с.
2. Голиченко О. Государственная политика и провалы национальной инновационной системы. *Вопросы экономики*. 2017. № 2. С. 97.
3. Трішуча боротьба. *Тижневик «2000»*. 2018. 28 вересня – 4 жовтня. № 39 (876). С. А8.
4. Саакян Ю. З., Савчук В. Б., Терещенко И. В. Анализ зарубежных исследований целесообразности разделения инфраструктуры железнодорожного транспорта и перевозочной деятельности. *Экономика железных дорог*. 2013. № 7. С. 12.
5. Журавський В. Проблеми законодавчого забезпечення інноваційно-інвестиційної моделі розвитку України. *Право України*. 2003. № 4. С. 11–12.
6. Бистрицька О. «Укрзалізниця» – 2022: Що закладено у фінплані компанії на цей рік. 17 Січня 2022 року. URL: www.cfts.org.ua.
7. Довідник основних показників роботи регіональних філій АТ «Українська залізниця» (2005–2020 роки) / АТ «Українська залізниця». Управління статистики. Київ, 2021. С. 20, 22.

REFERENCES:

1. Eitutis, G. D. Kryvopishin, O. M. Fedorko, I. P. Osovyk V. M. and others. (2016), *Teoretyko-prykladni osnovy reformuvannia zaliznychnoho transportu Ukrainy : monohrafiia*. [Theoretical and applied foundations of railway transport reform of Ukraine: monograph], Nizhyn, Ukraine. 256 p.
2. Golichenko, O. (2017), "State policy and failures of the national innovation system", *Voprosy jekonomiki*, vol. 2, p. 97.
3. (2018), "The decisive struggle", *Tyzhnevyyk «2000»*, 28 veresnia – 4 zhovtnia, vol. 39 (876), p. A8.
4. Sahakyan, Yu. Z. Savchuk, V. B. Tereshchenko, I. V. (2013), "Analysis of foreign studies on the feasibility of separating the infrastructure of railway transport and transportation activities", *Jekonomika zheleznyh dorog*, vol. 7, p. 12.
5. Zhuravskiy, V. (2003), "Problems of legislative support of the innovation-investment model of development of Ukraine", *Pravo Ukrainy*, vol. 4, pp. 11–12.
6. Bystrytska, O. (2022), ""Ukrzaliznytsia" - 2022: What is included in the financial plan of the company for this year", *Tsentr transportnykh stratehij*, [Online], available at: https://cfts.org.ua/articles/ukrzaliznytsya_2022_chno_zalozheno_v_finplane_kompanii_na_etot_god_1874.
7. JSC "Ukrainian Railway". Department of Statistics. (2021), "Dovidnyk osnovnykh pokaznykiv roboty rehional'nykh filij AT «Ukrains'ka zaliznytsia» (2005–2020 roky)" [Directory of the main performance indicators of regional branches of JSC "Ukrainian Railway" (2005–2020)], AT «Ukrains'ka zaliznytsia», Kyiv, Ukraine, pp. 20, 22.