

національної економіки"/ І.Б. Висоцька// Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ: серія економічна. – 2013. - Вип. 1. – С. 13-20.

4 Дикань В.Л. Українська модель економічної системи як нова концепція розвитку національної економіки /В.Л. Дикань// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник науково-практичних статей. – Харків: УкрДАЗТ, 2013. – Вип. 44. – С. 11-17

5 Каличева Н.Є. Роль транспорту у забезпеченні ефективності функціонування маркетингово-товарно-логістичної схеми підприємства /Н.Є. Каличева// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник наукових праць. – Харків, УкрДУЗТ, 2016. - № 56. -С. 93-96.

6 Каличева Н.Є. Логістичні підходи, як основа раціональної організації виробничого процесу на підприємстві/ Н.Є. Каличева , В.О. Маслова// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник науково-практичних статей. – Харків: УкрДАЗТ, 2014. - № 47. - С. 83 - 86.

7 Дикань В.Л. Перспективи розвитку економіки України в умовах формування міжнародних транспортних коридорів в системі мирової глобалізації економіки/ В.Л.

Дикань//Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник науково-практичних статей. – Харків: УкрДАЗТ, 2013. – Вип.42. – С. 144 - 149.

8 Пашенко Ю.Є. Державно-приватне партнерство як механізм фінансового забезпечення розвитку транспортної інфраструктури залізниць/ Ю.Є. Пашенко, М.В. Корінь// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник науково-практичних статей. – Харків: УкрДАЗТ, 2015. – Вип. 49. – С. 74-79.

9 Токмакова І.В. Проблеми та перспективи розвитку транспортної логістики в умовах глобалізації економічного простору/ І.В. Токмакова// Вісник економіки транспорту і промисловості: збірник науково-практичних статей. – Харків: УкрДАЗТ, 2011. - Вип. 35. - С. 274 - 277.

10 Каличева Н.Є. Покращення функціонування логістичних систем за рахунок удосконалення транспортних послуг / Н.Є. Каличева// Наука й економіка: науково-теоретичний журнал Хмельницького економічного університету. – Хмельницький: ПВНЗ «Хмельницький економічний університет», 2015. – Вип. 2 (38). - С. 80 – 83.

УДК [656.078+652.2]:001.2

DOI: <https://doi.org/10.18664/338.47:338.45.v0i58.110010>

СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА: АНАЛИЗ СИСТЕМНЫХ ОШИБОК И ИХ ПОСЛЕДСТВИЙ (ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ ВНЕДРЕНИЯ РЫНОЧНОЙ ПАРАДИГМЫ)

Компаниец В.В., д.э.н., профессор (УкрГУЖТ)

Проведен анализ и охарактеризованы последствия применения рыночной парадигмы и рыночного мышления на железнодорожном транспорте в исторической и современной перспективах. Рыночная парадигма проявляется в: доминировании частных, а не государственных интересов; системных ошибках финансовой политики в экономике и тарифной политики на транспорте; сжатии до минимума социальной

составляющей железнодорожного транспорта; способствовании деиндустриализации экономики.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, рыночная парадигма, рыночное мышление, стратегия.

СТРАТЕГІЯ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ: АНАЛІЗ СИСТЕМНИХ ПОМИЛОК ТА ЇХ НАСЛІДКІВ (ІСТОРІЯ І СУЧАСНІСТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ РИНКОВОЇ ПАРАДИГМИ)

Компанієць В. В., д. е. н, професор (УкрДУЗТ)

Проведено аналіз і охарактеризовано наслідки застосування ринкової парадигми і ринкового мислення на залізничному транспорті в історичній і сучасній перспективах. Ринкова парадигма проявляється в: домінуванні приватних, а не державних інтересів; системних помилках фінансової політики в економіці і тарифної політики на транспорті; зведенні до мінімуму соціальної складової залізничного транспорту; сприянні деіндустріалізації економіки.

Ключові слова: залізничний транспорт, ринкова парадигма, ринкове мислення, стратегія.

STRATEGY FOR RAILWAY TRANSPORT DEVELOPMENT: ANALYSIS OF SYSTEM ERRORS AND THEIR CONSEQUENCES (HISTORY AND THE PRESENT TIME OF IMPLEMENTATION OF THE MARKET PARADIGM)

Kompaniets V. V., Doctor of Economics, Professor (USURT)

The results of the development of any socio-economic system, incl. Railway transport, are associated with the correct choice of paradigm and development strategy. There are several variants of the paradigm. The worst is the liberal market. It was she who was chosen to develop a strategy for socio-economic development of Ukraine and all its branches.

The problems of evaluating various aspects of market reforms in the economy and in rail transport are the publications of many domestic scientists. However, the question of systemic proof of the regular error in the introduction of the market paradigm and market thinking in the strategy of the development of rail transport is still not fully disclosed. This is the purpose of publication.

On the basis of the facts presented in the article, it can be asserted that the nature of the negative results of the activity, both in the past and in the present, is connected with the choice of the market paradigm for the development of both the economy and the industry. Market paradigm and market thinking in the strategy and policy of the development of rail transport are manifested in: the domination of private, rather than state interests, incl. Interests of foreign capital, ignoring the opinion of domestic specialists; System errors in financial policy in the economy and tariff policy in transport; Minimizing the social component of the railway transport; Not creating conditions for the development of its own transport engineering and industrialization of the economy in the past, and promoting the de-industrialization of the economy in the present. The nature of mistakes is connected both with

and now with the market thinking of those who make strategic decisions in the state and industry, with their low morality, patriotism and professionalism. Therefore, the solution of problems is in this plane.

Keywords: *Railway transport, market paradigm, market thinking, strategy.*

Постановка проблеми. **Актуальность.** Результаты развития любой социально-экономической системы, в т.ч. железнодорожного транспорта, связаны с правильностью выбора парадигмы и стратегии развития. Существует несколько вариантов парадигмы социально-экономического развития. Наихудшей, как показал опыт ее внедрения в странах периферии мирового капитализма, является либеральная рыночная парадигма. К сожалению, именно она была выбрана для разработки стратегии социально-экономического развития Украины и всех ее отраслей, в т.ч. железнодорожного транспорта. Стратегическую ошибку выбора доказывает то, что за 25 лет «внедрения рынка», а правильное - капитализма в его кланово-олигархической модели, произошла тотальная деградация экономики и транспорта.

Обзор публикаций. Проблемам оценки разных сторон рыночных реформ в экономике и на железнодорожном транспорте посвящены публикации многих отечественных ученых. Среди них можно выделить труды Диканя В.Л., Полевой В.В., Токмаковой И.В. и др. [1-3]. *Однако не до конца раскрытым остается вопрос системного доказательства закономерной ошибочности внедрения рыночной парадигмы и рыночного мышления в стратегию развития железнодорожного транспорта (ЖДТ). Главный закон рынка и особенности рыночного мышления, направленные на максимизацию приватной выгоды, стабильны и действуют независимо от времени. Именно этим и определяются особенности и результаты проводимых в экономике и ее отраслях реформ. И это можно показать на примере развития ЖДТ.*

Поэтому **цель статьи** состоит в том, чтобы на конкретных исторических и

современных примерах, проведя соответствующие параллели, показать закономерно пагубные результаты действия рыночной парадигмы и мышления в отрасли железнодорожного транспорта.

Основной материал. В экономической науке, к сожалению, сложилось преимущественно ложное понимание сути рыночной системы или капитализма. То же относится и к пониманию последствий введения рыночных отношений в отраслях стратегически важных для развития экономики и обеспечения безопасности государства, социального развития, к которым относится и ЖДТ.

Рынок (а правильное - капитализм) и рыночное мышление ориентировано лишь на максимизацию прибыли и об этом писали классики, в частности К.Маркс, цитируя лидера профсоюзного движения Англии XIX в. Т.Дж.Даннинга: «.. Капитал боится отсутствия прибыли или слишком маленькой прибыли... Обеспечьте 10 процентов, и капитал согласен на всякое применение, при 20 процентах он становится оживлённым, при 50 процентах положительно готов сломать себе голову, при 100 процентах он попирает все человеческие законы, при 300 процентах нет такого преступления, на которое он не рискнул бы, хотя бы под страхом виселицы» [4].

Внедрение рыночной парадигмы в Украине привело к тотальной деградации экономики и ЖДТ. Обратимся к некоторым фактам по ЖДТ. За годы шоковых реформ, приведших к глубокому экономическому кризису, в разы сократились объемы перевозок и доходы. По замечанию председателя правления ПАО «Укрзализныця» *Войцеха Бальчуна (ярого сторонника рыночных реформ),*

система находится на грани коллапса [5]. Износ активной части основных фондов на конец 2016 г. превысил 90% (в т.ч. электровозов - 92%, грузовых вагонов - 91,6%, пассажирских – 89%), отрасль из прибыльной стала убыточной (в 2015 году убыток составил 0,68 млрд грн, а более точная цифра убытков, без учета суммы дооценки стоимости основных фондов, составила почти 16,8 млрд грн) [6].

Почти уничтожена социальная составляющая системы, утрачен престиж профессии железнодорожника и соответствующего образования. Численность работников только за период с 2010 по 1.10.2016 сократилась на 93 тыс. чел, т.е. на 25%. И далее, по проекту Бальчуна, в процессе реформирования с 2017 по 2025 гг. планируется в целях повышения производительности труда на 40 % и сокращения операционных расходов снизить численность еще на 34,8% [5]. Вот это - настоящий рынок!

Нынешний руководитель ПАО «Укрзалізниця» (УЗ) объясняет кризисное состояние ЖДТ безответственностью государственных чиновников и неправильной политикой государства по отношению к отрасли, а убытки связывает с пассажирскими перевозками. С первым можно согласиться, добавляя влияние социально-экономического кризиса. Однако непонятно, где все годы реформирования были чиновники УЗ и почему вся вина лежит на государстве? И почему руководство УЗ и сейчас снимает с себя ответственность за происходящее?

Все объясняется природой капитализма (рынка) и рыночного мышления: внедрение так называемых рыночных отношений на деле означает лишь реализацию главной цели предпринимателя – капиталиста – максимизации своих доходов любыми путями, как законными, так и незаконными, которые приобретают статус нормы, и вовсе теневыми. А то, что этот капиталист выступает под прикрытием государственного чиновника или наемного

менеджера, только показывает олигархическую природу украинского капитализма, в т.ч. в железнодорожной отрасли.

Так, из финансового плана УЗ на 2017 год стало известно, что правление планирует на 95% увеличить административные затраты компании. Львиная доля в этом повышении приходится на рост зарплаты членов правления. Если обычным железнодорожникам обещают увеличить оклады на 25 %, то зарплаты руководства будут повышены в разы. На содержание ближайшего окружения Бальчуна украинский налогоплательщик дополнительно выделит 677 млн гривен. Для удовлетворения таких финансовых запросов было принято решение о поднятии тарифов на грузоперевозки на 25%, на пассажирские перевозки — на 35% [7]. *Поэтому проблему убыточности железных дорог и резкого сжатия социальной составляющей нужно рассматривать только как результат действия рыночной парадигмы и соответствующего мышления.*

Кстати, о рынке и социальной составляющей на уровне государства: повышение тарифов на пассажирские перевозки не соответствует росту доходов населения. Так, в 2015 г. тарифы на пассажирские перевозки повысились на 20-21%, при этом денежные доходы домохозяйств выросли всего на 12,4%, а среднемесячный располагаемый доход на душу населения – на 16,1% [6].

Относительно второй составляющей кризисного состояния ЖДТ, отмечаемой Бальчуном, – *пассажирских перевозок. По своей сути они социальные и потому должны частично дотироваться государством, а частично – перекрываться за счет прибыльных грузовых (конкретное решение определяется социально-экономической ситуацией).* Но это невыгодно для тех, кто реально руководит процессами грузовых перевозок. Психология рыночника не совместима с государственными и

социальными интересами. А чтобы оправдать коммерциализацию, создаются и защищаются новые теории и принимаются соответствующие решения.

При этом не учитывают то, что эффективность перекрестного субсидирования ЖДТ была доказана практикой социалистической системы. Более того, до определенного периода такая практика существовала и в западных странах: в частности, в США этот опыт существовал до 70-х гг. XX ст., когда в стране из-за кризиса стали сворачиваться социальные программы.

В целом есть очень продуманный и доказавший себя на практике подход к ценообразованию в отраслях государственной важности, в т.ч. на транспорте. Этот подход реализован в работах лауреата Нобелевской премии по экономике (1975 г.) Л.В. Канторовича. Он позволяет решить задачу построения оптимальных грузовых и пассажирских тарифов на железнодорожные перевозки исходя из существующих условий и общенациональных интересов на основе экономико-математического моделирования. Выбор структуры и уровней тарифов будет осуществляться по экономико-математической модели, ориентированной на системную максимизацию благосостояния страны и ее населения, а не на запредельное благополучие небольших олигархических групп бизнеса и чиновников. А известный современный ученый В.Н. Лифшиц, зав. лабораторией «Системный анализ эффективности отраслей естественной монополии» ИСА РАН, анализируя работы Л.В. Канторовича, отмечает, что в рыночных условиях в железнодорожной отрасли, где дифференциальные затраты на дополнительные перевозки много ниже средних, тарифы на грузовые перевозки надо формировать, ориентируясь не на локальные хозрасчетные выгоды и условия самоокупаемости, самофинансирования и т.д., а

рассчитывать по соответствующим формулам, обеспечивая максимизацию системного эффекта [9].

Да, проблемы на ЖДТ действительно накопились. В. Бальчун справедливо отмечает, что в результате постоянного недофинансирования отрасли (за годы независимости государство ни разу не профинансировало закупку подвижного состава) не происходит процесса возобновления средств производства, что железнодорожный транспорт в его теперешнем положении может утратить конкурентоспособность даже в секторе высокодоходных грузовых перевозок, отмечает возможный коллапс и уничтожение ПАО УЗ с соответствующими последствиями для государства (инфраструктурные ограничения уже в ближайшее время, значительное сжатие сектора убыточных пассажирских перевозок) [5].

В. Бальчун только теперь (март 2017 г.), а не при вступлении в должность, делает определенные предложения по разрешению кризиса. Но они в ситуации, сложившейся в экономической и социальной сфере и политике государства, выглядят нереально. Не говоря уже о том, что реформы в отрасли продолжаются в том же рыночном духе, в т.ч. предлагается повышение тарифов и сокращение персонала и при этом почему-то ожидается помощь от рыночного государства.

Более того, решения, принимаемые на уровне высшего руководства ПАТ «Укрзализныця» (объясняемые рыночным способом мышления), способствуют деиндустриализации экономики Украины и развитию экономик других государств. Это касается дискриминационных условий тендерных закупок подвижного состава. Речь идет об условиях тендера на закупку шести трехвагонных дизель-поездов, а также тендера на закупку трех тысяч полувагонов. В первом случае требования к подвижному составу повторяют

технические характеристики польских рельсовых автобусов и дизель-поездов, ранее поставляемых компанией PESA (Польша) на колею 1520 мм. При этом технико-экономические характеристики отечественного дизель-поезда ДПКр-2, производимого ПАО «КВСЗ» совместно с шестьюдесятью предприятиями-смежниками, значительно лучше характеристик, предъявляемых в тендере (это среднегодовой пробег, вместимость и наличие системы сервисного обслуживания). Во втором случае в тендере не смог принять участие ни один из восемнадцати отечественных производителей полувагонов из-за того, что предложенная в тендере цена полувагона не перекрывала прямых затрат в себестоимости [9].

Что касается социального сегмента - пассажирских перевозок, то рыночные реформы в нем тоже продолжаются. Однако их внедрение в сегменте пассажирских перевозок, даже в развитых странах Запада, далеко не всегда давало необходимый эффект. Более того, как заметил А.С. Кава – координатор реформирования транспортной отрасли Украины (2011-2013 гг.), *опыт реформирования европейских железных дорог показал, что еще никому в Европе не удалось привлечь частный капитал на железные дороги с позитивным эффектом.*

Достаточно вспомнить историю с приватизацией Британской железной дороги. С 1994 по 1997 гг. эта железная дорога была разделена на части и приватизирована. Вся инфраструктура досталась частной компании Railtrack. Компания демонстрировала отличные финансовые результаты, платила большие дивиденды своим акционерам. Но она не инвестировала необходимые средства не только в развитие, но и в текущее обслуживание сети. Это привело, в частности, к резкому росту числа крупных аварий с человеческими жертвами. В результате в начале 2000-х годов ответственность за поддержание в надлежащем состоянии инфраструктуры

взяла на себя некоммерческая компания Network Rail [10].

Да, действительно, выбранная стратегия и лежащая в ее основе парадигма решает успех или поражение независимо от времени и страны. Обратимся к истории. О пагубности выбора рыночной стратегии развития экономики и железнодорожного транспорта, последствиях доминирования частных выгод над государственными и народными интересами ярко свидетельствует опыт строительства и эксплуатации железных дорог Царской России (середина XIX – начало XX ст.).

Первая глобальная ошибка - это выбор финансовой политики, основанной на либеральной рыночной парадигме, для развития экономики в целом, и в т. ч. для финансирования строительства железных дорог.

Во-первых, вместо того, чтобы использовать внутренние возможности, в т.ч. выпуска бумажных денег под проект строительства, государством были привлечены иностранные средства и прежде всего – облигационные займы. Государственные чиновники руководствовались модными западными финансовыми теориями и сжимали денежную массу в тот период, когда для развития страны ее нужно было увеличивать. Подробно эти ошибки проанализированы в работах С.Ф.Шарапова [11]. Потери бюджета империи и, соответственно, прибыль иностранных предпринимателей, от такой политики составили огромные суммы.

Во-вторых, государственная казна значительно поддерживала частных, при этом основная масса прибыли уходила не государству, а им. Государство поддерживало частные общества путем выдачи строительных и других ссуд. Более того, займы использовались не только для строительства казенных дорог, но и для частных. Но, несмотря на то, что вложения средств казны во много раз превышали собственные средства частных

акционеров, в прибыльные годы эти акционеры целиком обращали всю чистую прибыль себе в дивиденд, а в убыточные - тоже получали гарантированный процент прибыли за счет казны, возлагая на нее же выплату процентов по облигационным займам.

Вышеизложенное можно продемонстрировать так. За 40 лет (1874-1913 гг.) частные железные дороги увеличили свой капитал всего на 199 млн руб., а чистого дохода выручили за это же время 3114 млн руб., т.е. в 15 раз больше. За этот же период доходность всех частных вложений (главным образом, иностранных) в российские железные дороги составила 6258 млн руб., при размере самих вложений около 2935 млн. руб., т.е. было обеспечено 213% прибыльности частному, в основном иностранному, капиталу [рассчитано по 12, с. 405]. За этот же период казна вложила в казенные железные дороги 5612 млн руб. в т.ч. за счет займов 2735 млн. руб., и получила всего лишь 3144 млн руб. чистого дохода. То есть казенные дороги с учетом платежей по займам и гарантиям были убыточными, и весь чистый доход от эксплуатации и частных, и казенных дорог был поглощен почти целиком одним лишь частным капиталом.

По протяженности сети дорог частными обществами за весь период строительства до 1913 г. было открыто 39065 верст (61%), а казной – 24740 верст (39%) [рассчитано по 13 с. 663], а вот по вложениям картина иная – только 3,18% были сделаны из частных источников, 43,7% источников - это иностранные займы, которые отдавало государство, все остальное (53,12%) – непосредственно средства казны [рассчитано по 12, с. 405].

Вторая ошибка, частично уже раскрытая – доминирование не государственных, а частных интересов и игнорирование мнения отечественных предпринимателей и специалистов в угоду мнению иностранцев (увлеченность зарубежными теориями, недоверие к

собственным талантам, возможностям, раболепие перед Западом – это наша давняя болезнь). Фактически многие важные решения принимались иностранцами или с их ведома. Для руководства железнодорожным транспортом было создано Главное Общество Российских железных дорог, правление которого в первое время располагалось в Париже. Деятельность общества была неэффективной и привела к его фактическому банкротству, которое, однако, не было объявлено. Более того, после этого Общество стало хозяином Варшавской и Нижегородской дорог, а затем и наиболее высокодоходной – Николаевской железной дороги.

Известный предприниматель В.К. Кокорев, свидетель этих событий, писал: «Главное Общество вытянуло из России десятки миллионов и не подверглось никакому взысканию за нарушение своих обязательств перед правительством [14, с.58], и далее: «За 20 лет, как Главное общество владеет Николаевской дорогой, по отчетам ревизовавшей дела и отчеты Общества комиссии, недовзнос Общества из выручки Николаевской дороги составил 30 млн руб.» [14, с.67]. И по поводу эффективности управления: «..дороги Главного общества не прекратили своего движения потому только, что их поддерживало наше правительство денежными средствами». Негативные результаты деятельности Общества привели «к значительному понижению ценности гарантированных железнодорожных облигаций, которые нам, при дальнейшем сооружении железных дорог, пришлось продавать за границей по 66 за 100», т.е. к значительным финансовым потерям для отрасли и страны [14, с.20].

Третья серьезная ошибка – создание железных дорог без предварительной организации работы обеспечивающих ее строительство и деятельность предприятий.

По этому поводу В. К. Кокорев писал: «Сооружение железных дорог, с выпиской всех принадлежностей из-за границы, возвысило их ценность и увеличило нашу задолженность на сотни миллионов. Впоследствии стали образовываться и в России заводы для железнодорожных принадлежностей, но образование это шло очень вяло без поддержки правительства, и заводы стали появляться в то время, когда более половины дорог было уже построено» [14, с.59]. А вот западные государства поддерживали своих предпринимателей. Примером тому был Берлинский локомотивостроительный завод Борзинга, который за счет поддержки государства получил значительное развитие.

Вывод. Подводя итоги изложенного материала, еще раз хотелось бы подчеркнуть, что природа негативных результатов деятельности ЖДТ, и в прошлом, и в настоящем, связана с выбором рыночной парадигмы развития как экономики, так и отрасли. Рыночная парадигма и рыночное мышление в стратегии и политике развития ЖДТ проявляются в доминировании частных, а не государственных интересов, в т.ч. интересов иностранного капитала, игнорировании мнения отечественных специалистов (и это ключевая позиция – исходный пункт остальных ошибок); системных ошибках финансовой политики в экономике и тарифной политики на ЖДТ; сжатию до минимума социальной составляющей ЖДТ (как в самой системе, так и в ее функционировании на современном этапе) и неэффективной, несправедливой, дискриминационной оплате труда (подробно см. [2]); не создании условий для развития собственного транспортного машиностроения и индустриализации экономики в прошлом и способствовании деиндустриализации экономики в настоящем через создание дискриминационных условий для

отечественных промышленных предприятий ЖДТ.

Природа ошибок связана и тогда и, теперь в т.ч. с рыночным мышлением тех, кто принимает стратегические решения в государстве и отрасли, с их низкой нравственностью, патриотизмом и профессионализмом. Следовательно, и решение проблем находится в этой плоскости.

ПЕРЕЧЕНЬ ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Дикань В.Л. Социально-ориентированная рыночная экономика Украины в условиях глобализации [Текст]/ В. Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2011. - № 34. - С.141-147.
2. Компанієць В.В. Управління трудовою поведінкою працівників підприємств залізничного транспорту (соціокультурні домінанти): монографія [Текст] / В.В Компанієць, В.В. Польова. - Х.: Видавництво «Лідер», 2016.-298 с.
3. Токмакова І.В. Забезпечення гармонійного розвитку залізничного транспорту України: монографія [Текст]/ І. В. Токмакова. — Харків : УкрДУЗТ, 2015. — 403 с.
4. Цитуємо класиків [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://dzeso.livejournal.com/140286.html>
5. Секретний, "перспективний" план розвитку Укрзалізнички 2017 - 2025 от Бальчуна [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://blacklistuz.blogspot.com/>
6. Компанієць В.В. Соціальна відповідальність на залізничному транспорті України: щодо оцінки наслідків реформування та механізму забезпечення [Текст]/ В. В. Компанієць // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2016. - № 55. - С.151-161.
7. Бальчун Войцех [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.facenews.ua/file/2017/311910/>

8. Лившиц В.Н. Гений - он гений, потому, что гений [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.cemi.rssi.ru/news/science/Lifshit.pdf>
9. План Балчуна: вместо крюковых вагонов протащить польские [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://vlasti.net/news/257551>
10. Обережно! Реформа розпочинається [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.epravda.com.ua/columns/2012/02/27/317098/>
11. Шарапов С.Ф. Бумажный рубль [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://knigogid.ru/books/104607-bumazhnyy-rubl>
12. Струмилин С.Г. Избранные произведения. Т.1. Статистика и экономика. [Текст]/ С.Г. Струмилин, М.: Изд-во Академии наук СССР, 1963. - 488 с.
13. Статистический ежегодник за 1914 г. под ред. В.И. Шарого.- СПб.: Совет Съездов представителей промышленности и торговли, 1914. – XXXIII, 849 с.
14. Кокорев В.А. Экономические провалы [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://royallib.ru>

УДК 167:656.2.007

СИСТЕМНО – ФЕНОМЕНОЛОГІЧНИЙ ПІДХІД ДО ФУНДАЦІЇ ПРОБЛЕМИ ІНТЕНЦІЙНОГО КЕРУВАННЯ РУХОМ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ЗНАЧНОГО ЗРОСТАННЯ ШВИДКОСТІ ПОЇЗДІВ

Петрушов В. М., д.філос.н., професор (УкрДУЗТ)

У статті автор звертається до проблеми пошуку нової форми здійснення керування об'єктами і процесами на залізничному транспорті в умовах значного зростання швидкості поїздів. Пошук здійснюється на філософському підґрунті феноменології Е.Гуссерля та фундаментальної онтології М.Гайдеггера.

Обґрунтовано методологічний зв'язок між поняттями інтенціональності та керування, що створює передумови для виявлення формально-логічних відношень між об'єктом та суб'єктом керування.

Показано, що феномен інтенційного керування відкриває шлях до розробки нових когнітивних технологій, здатних забезпечити прийняття оптимальних рішень персоналом структурних підрозділів залізниць у складних умовах зростання інтенсивності руху поїздів.

Ключові слова: *інтенціональність, інтенційне керування, оптимальне рішення, семантичний зв'язок, феноменальне тіло, мислення, свідомість, виконання інтенцій.*