

[Classification of adaptation and adaptive management in railway transport enterprises]. Zb sciences DUTUT works. no 18. pp. 144 - 148. (in Ukraine)

5. Tkachenko A.V. Izucheniye podkhodov k adaptivnomu upravleniyu logisticheskoy tsep'yu [The study of approaches to the adaptive management of the logistics chain]. URL: http://science-bsea.narod.ru/2008/ekonom_2008-2/tkachenko_izuchenie.htm. (accessed: 11.07.2019).

6. Manitskaya L. N. (2010) Adaptivnoye upravleniye strategicheskoy ustoychivost'yu predpriyatiya [Adaptive management of the strategic stability of the enterprise]. Business in the law. no 1. pp. 268-270. (in Russia)

7. Borisov A. B. (2003) Bol'shoy ekonomicheskiy slovar' [The Big Economic Dictionary]. M. : Knizhny Mir. 895 p. (in Russia)

8. Varlamova T. P., Vasilieva N. A., Neganov L. M., Sarafanova E. V., Shash N.

N. (2008) Bol'shaya sovremennaya entsiklopediya [The Big Modern Encyclopedia]. M.: Exmo. 816 p. (in Russia)

9. Tokmakova I.V., Yanchenko N.V. (2013) Teoretiko-metodichni osnovi adaptivnogo upravlinnya pidpriemstvami zaliznichnogo transportu u suchasnikh umovakh [Theoretical and methodical bases of adaptive management of rail transport enterprises in modern conditions]. Kh.: UkrDaZT. 196 p. (in Ukraine)

10. Arefieva O. V. (2012) Kontseptual'ni osnovi adaptivnogo upravlinnya funktsionuvannya ta rozvitkom pidpriemstv [Conceptual bases of adaptive management of functioning and development of enterprises. Economics and management]. no. 3. pp. 107 - 111. (in Ukraine)

11. Aubakirova G. M. (2004) Adaptivnyy podkhod k modelirovaniyu khozyaystvennoy deyatelnosti predpriyatiya [Adaptive approach to modeling the economic activity of the enterprise]. Gazette of the KazNU. no. 4. pp. 31-37. (in Ukraine)

УДК 338.47:656.2

DOI: <https://doi.org/10.18664/338.47:338.45.v0i67.181359>

ПРОБЛЕМИ ТА ПРІОРИТЕТИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

*Овчиннікова В.О., д.е.н., професор (УкрДУЗТ),
Українська Л.О., д.е.н., професор (ХНЕУ ім. С. Кузнеця)
Гонтар Н.О., аспірант,
Мірошніков П.В., студент (УкрДУЗТ)*

Встановлено, що вирішальну роль у забезпеченні сталого розвитку національної економіки відіграє залізничний транспорт, який наразі знаходиться на завершальному етапі реформування. Доведено, що сучасний техніко-економічний стан галузі характеризуються наявністю безлічі проблем, що обумовлені гіпердинамікою світової науково-технологічної революції, нестабільністю політичної ситуації в країні та у світі, появою конкуренції в галузі та зростанням її темпів на інвестиційних ринках і ринках транспортно-логістичних послуг, одночасним дефіцитом і збитком інформації через розвиток цифровізації у світі, а також поліваріантністю способів реалізації можливостей управлінських рішень. Визначені пріоритети розвитку залізничного транспорту.

Ключові слова: залізничний транспорт, розвиток, ефективність, конкурентоспроможність, проблеми, пріоритети.

ПРОБЛЕМЫ И ПРИОРИТЕТЫ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

*Овчинникова В.А., д.э.н., профессор(УкрГУЖТ),
Украинская Л.О., д.э.н., профессор (ХНЭУ им. С. Кузнеця)
Гонтарь Н.А., аспирант,
Мирошников П.В., студент (УкрГУЖТ)*

Установлено, что решающую роль в обеспечении устойчивого развития национальной экономики играет железнодорожный транспорт, который сейчас находится на завершающем этапе реформирования. Доказано, что современное технико-экономическое положение отрасли характеризуется наличием множества проблем, обусловленных гипердинамикой мировой научно-технологической революции, нестабильностью политической ситуации в стране и в мире, появлением конкуренции в отрасли и ростом ее темпов на инвестиционных рынках и рынках транспортно-логистических услуг, одновременным дефицитом и убытком информации через развитие цифровизации в мире, а также поливариантностью способов реализации возможностей управленческих решений. Определены приоритеты развития железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, развитие, эффективность, конкурентоспособность, проблемы, приоритеты.

PROBLEMS AND PRIORITIES OF THE DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE

*Ovchynnikova V.O., Doctor of Economics, Professor (USURT),
Ukrainska L.O., Doctor of Economic Sciences, professor (S. KUZNETS KhNUE)
Gontar N.A., graduate student,
Miroshnikov P.V., student (USURT)*

In the article it is proved that in the conditions of designing and realization of structural reforms and development of competition on the railway transport of Ukraine the scientific substantiation of strategic directions of development of the railway industry, instruments of competitiveness of the railway is actualized. The current state of the Ukrainian railway industry is considered and the choice of priority directions of the railway industry development in Ukraine is substantiated. During the research it was found that the unsatisfactory state of the domestic innovative and high-tech component of the transport industry is explained by the insufficient level of investment, the low level of tariffs for socially significant passenger transportation, which are subject to state regulation; limited funding from state and local budgets; lack of funds for simple reproduction of fixed assets as a result of their depreciation and insufficient depreciation; lack of investment under concessions, public-private partnership; imperfection of leasing mechanisms. The peculiarities of formation of strategic directions of development of the railway industry of Ukraine, which is now in a state of reform, are described. A comparative analysis of rail transport policies and regulations has been carried out. Theoretical and methodological approaches to determining strategic directions of the industry development are investigated. During the research the principles of organization, methodological approaches and mechanisms of strategic directions of development of railway industry in Ukraine were determined. It is established that the effective way of improving the efficiency and ensuring the quantitative and qualitative characteristics of the functioning of state property is the development of partnerships between the state and the private sector: joint ventures, contract system, product sharing agreements.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 67, 2019

Effective management of innovation processes in railway transport in modern conditions is impossible without assessing the links between various factors and performance indicators, identifying their trends and developing economic standards and development forecasts.

Keywords: railway transport, development, efficiency, competitiveness, problems, priorities.

Постановка проблеми. Розвиток залізничного транспорту завжди впливав і продовжує впливати на соціально-економічний стан суспільства, його політичну сферу життєдіяльності, соціальну структуру, на можливості до подальшого цивілізаційного розвитку. Дана проблема є надважливою для державної політики, що інтегрує концептуальні розробки теоретиків і практиків. У цій якості визначення проблем та пріоритетів розвитку залізничного транспорту входить у предметне поле сучасної економічної науки у якості одного із основних напрямів перетворень економіки та суспільного життя в Україні. Окрім того, на сучасному етапі вона є складовою подальшого реформування державної власності з метою її більш органічного включення в систему ринкових відносин. Успішне вирішення цієї проблеми залежить не тільки від реалізації програм реструктуризації, в межах якої передбачається докорінна зміна АТ «Укрзалізниця» (виділення в складі трьох незалежних операторів по управлінню інфраструктурою, вантажними та пасажирськими перевезеннями) та відповідно особливостей його функціонування, а й від використання інших механізмів і форм, що не припускають передачу приватним компаніям прав власності в повному обсязі.

Тому в умовах проектування та реалізації структурних реформ та розвитку конкуренції на залізничному транспорті України актуалізується питання пошуку проблем та перспектив розвитку всіх напрямків господарювання АТ «Укрзалізниця», а також інструментів забезпечення конкурентоспроможності вітчизняних залізниць.

Аналіз досліджень та публікацій.

Концептуальні основи та практичні рекомендації щодо розвитку залізничного транспорту знайшли своє відображення в працях таких науковців, як: Дикань В. Л., Соломніков І. В. [1], Токмакова І. В. [2], Овчиннікова В. О. [3] та інших.

Проте питання пошуку проблем та визначення пріоритетів розвитку залізничного транспорту залишається актуальним і своєчасним та вимагає подальшого дослідження.

Метою статті є дослідження проблем та пріоритетів розвитку залізничної галузі України як одного з головних джерел забезпечення сталого соціально-економічного стану держави.

Основний матеріал. Україна як цілісна соціально-економічна система має потенційні можливості, достатні для активного входження в систему світового господарства:

- високий рівень кваліфікації кадрів, нарівні із низькою заробітною платою;
- наявність технологічно передових секторів, промисловості здатних до швидкого освоєння нових видів продукції;
- значний сировинний потенціал;
- наявність виробничої бази;
- вигідне географічне положення,
- розвинена мережа залізниць, водних і повітряних трас, трубопроводів, енергопостачання.

В умовах нових реалій сучасної світової економіки і, в першу чергу, глобалізації економіки – жодна галузь економіки країни, жоден вид бізнесу, включаючи і транспорт, сьогодні функціонують з істотними проблемами, а тому не можуть успішно розвиватися без

дослідження негативних явищ та обґрунтування пріоритетів розвитку, а також відповідної постановки цілей і вибору засобів їх досягнення.

Щодо залізничної галузі України, то останніми роками її пріоритетні напрямки розвитку були занотовані в таких документах: Розпорядження Кабінету міністрів України «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року»; «Про схвалення Концепції забезпечення національної безпеки у фінансовій сфері»: розпорядження Кабінету Міністрів України від 15.08.2012 р. № 569р.; Закон України «Про внесення змін до Закону України "Про пріоритетні напрями розвитку науки і техніки».

Детальне опрацювання даних документів та дослідження наявного економічного стану залізничного транспорту дозволило дійти висновку, що незадовільний стан вітчизняної залізничної галузі пояснюється не достатнім рівнем інвестування, низьким рівнем тарифів на соціально значимі пасажирські перевезення, що підлягають державному регулюванню; обмеженим фінансуванням з державного та місцевих бюджетів; відсутністю коштів на просте відтворення основних фондів внаслідок заниження їх вартості та недостатнього рівня амортизаційних відрахувань; відсутністю інвестицій на умовах концесій, державно-приватного партнерства; недосконалістю механізмів лізингу.

Нестача інвестицій призвела до стрімкого старіння рухомого складу та транспортної інфраструктури, що зумовлює невідповідність технічного і технологічного рівня вітчизняного транспорту європейським вимогам. Окрім того, відмічається про низький рівень сервісного обслуговування клієнтів, недостатньо використовується наявний транзитний потенціал і вигідне географічне положення країни. Спостерігається відставання в розвитку транспортної інфраструктури,

транспортно-логістичних технологій, мультимодальних перевезень, рівня контейнеризації, що зумовлює високу частку транспортних витрат у собівартості продукції [5]. Окрім того, "Укрзалізниця" потерпає від несприятливих політико-економічних обставин, які торкнулися її досить болюче.

Важливою проблемою є те, що більше ніж половина пасажирських залізничних вагонів (58,9%) експлуатуються понад 25 років [9]. Тому актуальна проблема удосконалення технічних засобів залізниці, яку, на сьогоднішній день, можна вирішити за рахунок поліпшення якості використання технічних засобів, які забезпечують більш високі параметри експлуатаційної роботи транспорту. В такому разі на початковому етапі їх застосування будуть підвищуватися якісні показники функціонування транспорту таких, як технічна швидкість, вага вантажних поїздів. Також завдяки першочерговому збільшенню кількості стаціонарних технічних засобів. У такому разі в процесі експлуатації технічних засобів з великою мірою зносу на мало завантажених лініях створюється можливість досягти більш швидкого збільшення кількісних показників роботи мережі. В майбутньому, в міру поліпшення економічних показників країни, необхідно забезпечити високу якість технічних об'єктів залізничного транспорту за рахунок посиленої заміни рухомого складу і засобів розвитку колій. Нагальною також проблемою є необхідність кардинального реформування залізничної галузі України, але здійснюючи відповідні економічні реформи, важливо не тільки вчасно виявляючи загрози, але й знаходячи механізми їх нейтралізації. Для цього існують відповідні матеріально-технічні умови і можливості.

У законодавстві України установлені базові принципи управління залізничною галуззю. Українська залізниця займає: друге місце за

вантажообігом (36%), перше місце за пасажирообігом. Загальна протяжність залізниць – 21,6 тис. км, електрифікованих колій — 9878 км (45 %). За довжиною мережі залізниць Україна посідає третє місце в Європі (23 тис. кілометрів залізниць). Приблизно стільки ж (до 25 тис. км) становить протяжність залізниць підприємств (у т.ч., під'їзних шляхів і відгалужень). Залізничний транспорт України — четвертий у світі після Росії, США і Канади за обсягом вантажних перевезень. Українські залізниці вдвічі перевищують сумарний обсяг перевезень 12-ти разом узятих країн Європейського Співтовариства [10]. Стратегією науково-технічної політики України у залізничній галузі є вихід на світовий рівень за технічними параметрами та якістю послуг.

Проте транспортна система країни все ще не відповідає стандартам і вимогам ЄС і відзначається суттєвим відставанням щодо інфраструктури, обладнання і норм. Україна задекларувала готовність здійснити все можливе для модернізації своєї транспортної системи шляхом підписання та ратифікації низки відповідних міжнародних конвенцій, а також участі в міжнародних організаціях, гармонізації внутрішніх норм і стандартів щодо роботи транспорту з вимогами європейських співтовариств. Зближення українського права з співтовариствами ЄС є не тільки інструментом поглиблення економічної кооперації з ЄС, але також важливим засобом підвищення по" дальшого розвитку України в цілому. На відміну від ЄС, де частка вантажних перевезень залізничним транспортом складає 8%, в Україні залізницею перевозиться до 60% вантажів (без урахування трубопроводу). Основними факторами розвитку залізничного транспорту ЄС вважає питання управління інфраструктурою, гарантування недискримінаційних умов доступу до залізничних мереж, лібералізації залізничних вантажних перевезень, ліцензування залізничних підприємств тощо [12].

Розвиток інфраструктури залізничного транспорту має бути спрямований на приведення існуючої мережі залізниці у відповідності до світових стандартів безпеки і швидкості руху на рівні з оптимізацією мережі та побудови нових дільниць, виходячи із потреб населення, економіки і промисловості України.

Головним елементом механізму ринкової системи є конкуренція, що є певним середовищем, в яке занурена дана система і поза яким вона функціонувати не може. Саме конкуренція забезпечує єдність дії всіх елементів ринкового механізму, об'єднуючи в єдине ціле всі господарюючі суб'єкти, конкуруючі між собою, нав'язуючи їм одну і ту ж гру або зобов'язуючи їх грати за одними і тими ж, єдиним для всіх, правилами.

Тому одним з ключових критеріїв рейтингу є конкурентоспроможність транспортної інфраструктури. Детально проаналізуємо даний показник, поступово розглядаючи кожну його складову.

Розпочнімо з транспортної інфраструктури. За даним показником в Україні 91-е місце. За критерієм "Транспортна інфраструктура" в останньому звіті перше місце посіли Арабські Емірати з оцінкою 6,6 балів (у минулому році була – 6,64 бали). На другому місці – Гонконг, на третьому – Сінгапур. За ними йдуть Нідерланди, Японія, Іспанія, Франція й Німеччина. Завершує десятку – Малайзія. Китай тільки 21-ий.

Росія за минулий рік значно покращила свою оцінку – з 4,2 балів до 4,4 балів і тепер посідає 41-е місце, що є найкращим показником серед усіх країн пострадянського простору (країни Прибалтики розмістилися між 46-й і 51-м місцями). Україна за критерієм конкурентоспроможності транспортної інфраструктури на 91-му місці між Ефіопією і Чорногорією. Наша оцінка за минулий рік погіршилася з 3,22 балів до 3,2 балів.

Наступною складовою показника конкурентоспроможності транспортної інфраструктури є якість автодоріг. Якість доріг найкраща в Арабських Еміратах. За нею йдуть Нідерланди, Сінгапур, Португалія і Гонконг. Цікаво, що Німеччина за цим показником уже тільки 13-а, а її оцінка впала з 6 до 5,7.

На думку міжнародної спільноти, автомобільні дороги в Україні входять в десятку найгірших у світі. Серед 140 країн Україна за цим показником на 132-му місці навіть незважаючи на те, що оцінка за рік покращилася з 2,14 балів до 2,4 балів. Для порівняння, Росія знаходиться на 123-му місці. Серед усіх пострадянських країн найкращі автомобільні дороги в Литві (33-тє місце). Втім, в рейтингу відсутня Білорусь.

Щодо складової «портова інфраструктура», тут обійшлося без сюрпризів. Очікувано лідерство утримують Нідерланди, Сінгапур і ОАЕ. У десятці усіма визнаними портових монстрів хіба що звертають на себе увагу такі країни як Фінляндія (4-е місце) та Ісландія (8-е місце), тоді як Німеччина опустилася на 14-е місце. При цьому Китай знаходиться на 50-му місці.

Серед пострадянських країн кращий результат у Естонії – 17-е місце, потім Литва (38-ме), Грузія (73-тє), Росія (75-тє). Україна на 108-місці. Наша оцінка погіршилася з 3,27 балів до 3,2 бали, але

при цьому ми випереджаємо Алжир, Казахстан і навіть Бразилію.

Наступною складовою є «авіатранспортна інфраструктура». У секторі авіатранспортної інфраструктури попереду Сінгапур, Емірати і Гонконг.

Серед пострадянських країн найкраще справи йдуть в Латвії (31-е місце), яка випереджає навіть Австрію і Туреччину. Азербайджан – 41-й, Китай – 51-й, Росія – 77-я. Оцінка РФ істотно покращилася – з 3,83 балів до 4,1 бали. Цікаво, що Таджикистан розмістився відразу після Росії, а тому вище Литви (81), Польщі (83) і Казахстану (85). Україна на 91-му місці між Естонією і Філіппінами, але краще Сербії, Румунії і навіть Словаччини.

Українські автодороги в десятці найгірших у світі, якість портової інфраструктури – у другій сотні, а ось залізниці поки отримують досить високу оцінку, що не дозволяє нашій країні в загальному рейтингу спуститися на саме дно. Якщо загалом порівнювати позиції України та залізничного транспорту у рейтингу глобальної конкурентоспроможності, то слід відмітити, що залізничний транспорт на сьогодні є визначальною ланкою в економіці держави як на внутрішньому, так і на міжнародному ринку (рис. 1).

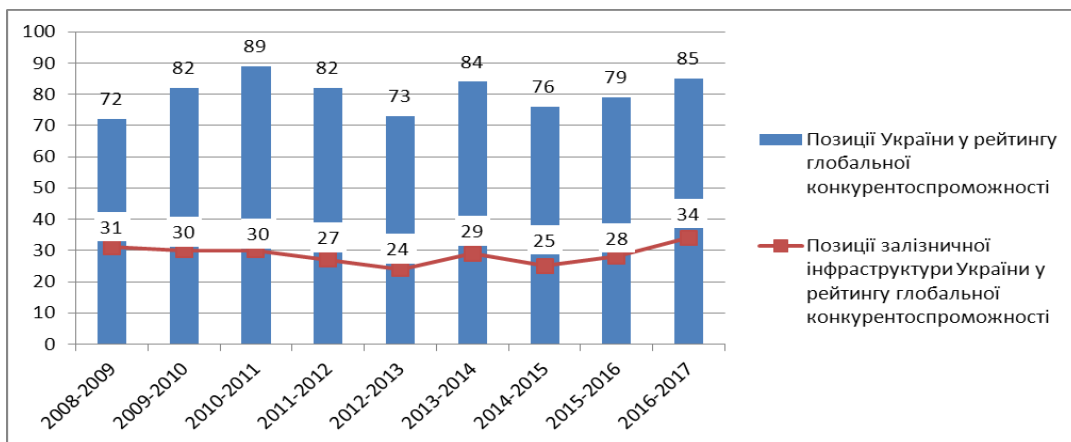


Рис. 1. Порівняння позицій України та залізничного транспорту України у рейтингу глобальної конкурентоспроможності (складено на основі [12])

Отже, залізничний транспорт залишається одним із каталізаторів розвитку економіки України та фактором забезпечення конкурентоспроможності всієї держави на світовій арені. Разом транспорт щорічно забезпечує від 6% до 10% ВПП України, що робить його визначальною ланкою у структурі національної економіки

Розвиток конкурентного середовища на залізничному транспорті, яке стало можливим завдяки поділу функції реалізації програми структурного реформування, зумовлює необхідність введення нових підходів до побудови системи тарифоутворення, розширенню методів непрямого державного регулювання тарифів на основі антимонопольного законодавства. І всі ці заходи спрямовані на вирішення загальнодержавного завдання з формування ринкової економіки України в цілому. Підвищення транспортної забезпеченості вимагає розвитку та будівництва нових ліній і транспортних вузлів, тоді як матеріально-технічної бази залізничної галузі характеризується високим ступенем зносу і вимагає активного оновлення. У зв'язку з тим, що залізнична інфраструктура часто виступає основою для розвитку інших галузей, а отже, створює значний мультиплікативний ефект, оцінка інвестиційної привабливості залізничних проєктів має істотну специфіку. Як правило, такі проєкти вимагають значних ресурсів і мають тривалі терміни реалізації, а прогноз майбутніх транспортних потоків і потенційного ефекту об'єктивно має високий ступінь невизначеності. Це стає перешкодою в обґрунтуванні вигідності проєкту для інвесторів і знижує, таким чином, їх інвестиційну активність.

Висновки. Залізнична транспортна система України є найбільш важливою частиною виробничої інфраструктури, а її розвиток – одне із пріоритетних завдань держави.

Ефективне управління залізничним транспортом в сучасних умовах неможливо без оцінки зв'язків між різними факторами і результативними показниками, виявлення їх тенденцій та розробки економічно обґрунтованих напрямків і прогнозів розвитку. Залізнична галузь, щорічно розвиваючись, продовжує ставити перед суспільством нові завдання, щоб відповідати очікуванням держави і економіки, а головне — очікуванням людей як кінцевих споживачів послуг залізниці.

Першочергову роль у процесі пошуку проблем та шляхів їх вирішення має відіграти наука, чії інноваційні розробки дозволяють знизити витрати на оновлення інфраструктури і підвищити ефективність реалізації інвестицій, а також забезпечити безпеку і зручність користування транспортом для клієнтів. Окрім того, за сучасних часів неможливо недооцінити ступінь міжнародної кооперації. Саме вона, на наше переконання, здатна дати поштовх новому розвитку вітчизняній залізничній галузі. Логіка реформ, які були проведені в інших галузях економіки України, попередній досвід створення державних ком"паній на основі промислових підприємств (електроенергетиці, газової промисловості, в телекомунікаційному секторі) дають підстави вважати, що залізнична галузь України вступає у простір реальних серйозних змін, головні з яких мають відбутися в ментальності людей, що займаються залізничним бізнесом і тих, які працюють у цій галузі. Реструктуризація залізничної сфери в Україні вимагає внесення докорінних змін в систему управління галуззю, в її виробничу та організаційно-управлінську структуру.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Дикань В. Л., Соломніков І. В. Інжиніринго-маркетинговий центр інноваційних технологій як основа активізації інноваційно-інвестиційного

потенціалу підприємств залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2017. Вип. 57. С. 9-20.

2. Токмакова І. В. Сучасні аспекти формування ефективної системи управління на підприємствах залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2013. № 42. С. 393 - 395.

3. Овчиннікова В. О. Стратегічне управління розвитком залізничного транспорту України: монографія. Харків.: УкрДУЗТ. 2017. 427 с.

4. Обруч Г.В., Кондратюк М.В. Перспективи інвестиційного забезпечення розвитку залізничного транспорту України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2018. Вип. 62. С. 90-92.

5. Головкова Л.С. Сукупний економічний потенціал корпорації: формування та розвиток: монографія / Л.С. Головкова. – Запоріжжя: КПУ, 2009. – 340 с.

6. Собкевич О.В. Модернізаційні пріоритети реформування транспортно-дорожнього комплексу в Україні: аналіт. доп. – К.: НІСД, 2013. – 32 с.

7. Немировська О. Функціонування корпоративного капіталу в економіці України / О. Немировська // Економіст. – 2014. – № 9 (335). – С. 32 – 34.

8. Офіційний сайт Укрзалізниці [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/press_center/latest_news/archive/main_2011/242866/ (дата звернення: 21.08.2019).

9. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року: розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 року № 2174 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174%2010%D1%80>. (дата звернення: 27.08.2019)

10. Тарангул Л.Л. Розміщення продуктивних сил: навч. посібник / Л.Л. Тарангул, І.О. Горленко, Г.І. Євтушенко. – К.: Академія державної податкової служби України, 2000. – 264 с.

11. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського

Союзу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.undp.org.ua/files/en_76033transport_system_reform_jun2010.pdf. (дата звернення: 20.08.2019)

12. Іличок Б.І. Глобальна конкурентоспроможність України : стан та можливості змін / Б.І. Іличок // Глобальні та національні проблеми економіки. – 2017. – №15. – С. 71–75.

REFERENCES

1. Dykan V.L., Solomnikov I.V. (2017) Inzhynirynho-marketynhovyy tseentr innovatsiynikh tekhnolohiy yak osnova aktyvizatsiyi innovatsiyno-investytsiynoho potentsialu pidpryyemstv zaliznychnoho transportu. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti* [Engineering and Marketing Center of Innovative Technologies as a Basis of Activation of Innovation and Investment Potential of Railway Transport Enterprises]. *Bulletin of Economics of Transport and Industry*. no. 57. pp. 9-20. (in Ukraine)

2. Tokmakova I.V. (2013) Suchasni aspekty formuvannya efektyvnoyi systemy upravlinnya na pidpryyemstvakh zaliznychnoho transportu [Modern aspects of the formation of an effective management system at railway enterprises]. *Bulletin of Economics of Transport and Industry*. no. 42, pp. 393 - 395. (in Ukraine)

3. Ovchynnikova V.A. (2017) Stratehichne upravlinnya rozvytkom zaliznychnoho transportu Ukrayiny [Strategic management of the development of railway transport of Ukraine: monograph. Kharkiv.: UkrDUZT. 427 p. (in Ukraine)

4. Obruch G.V., Kondratyuk M.V. (2018) Perspektyvy investytsiynoho zabezpechennya rozvytku zaliznychnoho transportu Ukrayiny [Prospects for investment support for the development of railway transport in Ukraine]. *Bulletin of Economics of Transport and Industry*. no. 62. pp. 90-92. (in Ukraine)

5. Golovkova L.S. (2009) Sukupnyy ekonomichnyy potentsial korporatsiyi: formuvannya ta rozvytok: monohrafiya [The total economic potential of the corporation:

formation and development: monograph], Zaporizhzhya: KPU. 340 p. (in Ukraine)

6. Sobkevich O.V. (2013) Modernizatsiyni priorytety reformuvannya transportno-dorozhn'oho kompleksu v Ukrayini: analit. dop. [Modernization priorities of reforming the transport and road complex in Ukraine: analyte. ext.]. K.: NISD. 32 p. (in Ukraine)

7. Nemirovskaya O. (2014) Funktsionuvannya korporatyvnoho kapitalu v ekonomitsi Ukrayiny [Functioning of corporate capital in the economy of Ukraine] Economist. no 9 (335). pp. 32 – 34. (in Russia)

8. Ofitsiynyy sayt Ukrzaliznytsi [Official site of Ukrzaliznytsya] URL: http://www.uz.gov.ua/press_center/latest_news/archive/main_2011/242866/ (accessed: 21.08.2019)

9. Pro skhvalennya Transportnoyi stratehiyi Ukrayiny na period do 2020 roku [On approval of the Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2020: Decree

No. 2174 of the Cabinet of Ministers of Ukraine of October 20, 2010. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2174%2010%D1%80>. (accessed: 27.08.2019)

10. Tarangul L.L., Gorlenko I.O., Yevtushenko G.I. (2000) Rozmishchennya produktyvnykh syl: navch. posibnyk [Placement of Productive Forces: Educ. Manual]. K.: Academy of the State Tax Service of Ukraine. 264 p. (in Ukraine)

11. Transportna polityka Ukrayiny ta yiyi nablyzhennya do norm Yevropeys'koho Soyuzu [Ukraine's transport policy and its approximation to the norms of the European Union]. URL: http://www.undp.org.ua/files/en_76033transport_system_reform_jun2010.pdf. (accessed: 20.08.2019)

12. Plichok B.I. (2017) Hlobal'na konkurentospromozhnist' Ukrayiny : stan ta mozhlyvosti zmin [Ukraine's Global Competitiveness: State and Possibilities of Change] Global and national problems of economy. no15. pp. 71–75.

УДК 625.421

РОЗВИТОК ПІДХОДІВ ДО РОЗБУДОВИ ІНФРАСТРУКТУРИ МЕТРОПОЛІТЕНІВ (НА ПРИКЛАДІ м. ХАРКІВ)

Стаматін В.В., генеральний директор (КП «Харківський метрополітен»)

В статті досліджені проблеми, сутність та особливості логістичної інфраструктури Харківського метрополітену, виявлені можливості щодо її удосконалення, оновлення та розвитку, обґрунтувати основні підходи до проблематики розвитку побудови інфраструктури підприємства як дієвого інструменту управління ним. Окреслено перелік завдань, які необхідно дослідити та розв'язати - підвищення якості обслуговування пасажирів, забезпечення їх безпеки й комфорту пересування, дотримання графіків руху, економія капітальних витрат, економія електроенергії, розширення переліку додаткових сервісів.

Ключові слова: логістична інфраструктура, громадський транспорт, метрополітен, додаткові сервіси, управління