

УДК 338.47

Т. Ю. Чаркіна,

д. е. н., доцент, завідувача кафедрою економіки та менеджменту,
Український державний університет науки і технологій, м. Дніпро, Україна
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-6202-0910>

О. П. Пінчук,

к. е. н., доцент, директор,
Товариство з обмеженою відповідальністю
"Науково-виробниче підприємство "УКРТРАНСАКАД"
ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-1087-5989>

М. В. Ніколенко,

магістр, Український державний університет науки і технологій
ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0007-7345-415X>

А. А. Пінчук,

магістр, Український державний університет науки і технологій
ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0001-7211-6235>

DOI: 10.32702/2306-6792.2023.18.59

КРИЗОВЕ ПОЛЕ ЗАЛІЗНИЧНОГО ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

Т. Charkina,

Doctor of Economic Sciences, Professor, Head of the Department of Economics
and Management, Ukrainian State University of Science and Technology

O. Pinchuk,

PhD in Economics, Associate Professor, Director, Limited Liability Company
"Scientific-Production Enterprise "UKRTRANSCAD"

M. Nikolenko,

Master's degree, Ukrainian State University of Science and Technology

A. Pinchuk,

Master's degree, Ukrainian State University of Science and Technology

THE CRISIS FIELD OF RAILWAY PASSENGER TRANSPORT IN UKRAINE

В умовах сьогодення трансформація глобалізації і військова агресія РФ, "закриття неба" для авіатранспорту, блокування портів тощо значно змінили галузь залізничних перевезень в Україні. З одного боку, виникли нові завдання для залізничного транспорту з експорту/імпорту продуктів і організації пасажирських перевезень, з іншого — актуалізувалося питання термінового приведення законодавчої бази у відповідність до європейських вимог. Мета. Основною метою статті є системний аналіз мікро— і макропроблем пасажирського залізничного транспорту в Україні в контексті сучасних глобалізаційних трансформацій. Методика. У роботі використано методи індукції та дедукції, що супроводжуються прийомами абстрагування і конкретизації (метод сходження від абстрактного до конкретного), метод єдності історичного і логічного, діалектичний метод, який дає змогу виявити суперечливу динаміку розвитку сервісних послуг у залізничному пасажирському транспорті у їх якісній специфіці. Результати. Пасажирський транспорт в умовах України сьогодні має великий вплив в контексті як макроекономіки, так і життів тисяч індивідів-мешканців України, і технологічне "перезавантаження" українського залізничного транспорту, безумовно, є пріоритетною вимогою Четвертої промислової революції. У статті обґрунтовано, що основною метою у сфері пасажирських перевезень має бути: скорочення часу перебування в дорозі, високий рівень сервісу (від моменту придбання квитка до виходу на платформу прибуття), комфорт поїздки (а це залежить від стану колійної інфраструктури та рухомого складу), а також максимальна зацікавленість держави у розвитку цього виду перевезень. У процесі технічного перезавантаження українських залізниць після припинення воєнних дій дослідження та інновації мають бути зосереджені на таких ключових галузях: цифровізація та економічна ефективність, автоматизація залізничної системи та штучний інтелект, стійкі та екологічно чисті рішення, інтелектуальне управління життєвим циклом і підвищення експлуатаційної придатності залізниць, інтеграція залізниць у систему DOOR-TO-DOOR (підвищення доступності послуг залізничного транспорту для клієнтів), безпека і комфорт (підвищення безпеки клієнтів і комфортності подорожей).

Today, the transformation of globalization and the military aggression of the Russian Federation, the "closure of the sky" for air transport, the blocking of ports, etc. have significantly changed the rail transportation industry in Ukraine. On the one hand, new challenges have arisen new tasks for rail transport in terms of exporting/importing products and organizing passenger transportation, and on the other hand, the issue of bringing the legislative framework in line with European requirements has

become more urgent. Objective. The main purpose of the article is a systematic analysis of micro— and macro-problems of passenger rail transport in Ukraine in the context of modern globalization transformations. Methods. The paper uses the methods of induction and deduction, accompanied by the methods of abstraction and concretization (the method of ascent from the abstract to the concrete), the method of unity of the historical and logical, the dialectical method, all mentioned above allow to identify the contradictory dynamics of the development of services in railway passenger transport in their qualitative specificity. Results. Passenger transport in Ukraine today has a great impact both in the context of macroeconomics and in the context of the lives of thousands of individuals living in Ukraine, and the technological "reboot" of Ukrainian railway transport is certainly a priority requirement of the Fourth Industrial Revolution. The article proves that the main goal in the field of passenger transportation should be: reduction of travel time, high level of service (from the moment of ticket purchase to the arrival platform), comfort of the trip (which depends on the condition of the track infrastructure and rolling stock), as well as the maximum interest of the state in the development of this type of transportation. In the process of technical reboot of the Ukrainian railways after the cessation of hostilities, research and innovation should focus on the following key areas: digitalization and economic efficiency, automation of the railway system and artificial intelligence, sustainable and environmentally friendly solutions, intelligent life cycle management and increasing the operational suitability of railways, integration of railways into the DOOR-TO-DOOR system (increasing the availability of railway transport services for customers), safety and comfort (increasing the safety of customers and their comfort).

Ключові слова: залізничні пасажирські перевезення; проблемне поле; цифрова трансформація; технологічне "перезавантаження".

Key words: rail passenger transportation; problem field; digital transformation; technological "reboot".

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Ми живемо в епоху глибоких і стрімких змін, які перетворюють, здавалося, непорушні засади суспільного життя і звичні парадигми мислення. У цей бурхливий потік змін залучені реалії трансформацій найрізноманітніших галузей соціально-політичного, культурного й політичного життя нашого суспільства. В Україні цей процес відрізняється особливо високим напруженням і надзвичайним драматизмом, пов'язаним з війною, яку розв'язала Російська Федерація на території України. Водночас загалом глобальні проблеми революційних трансформацій всього світового порядку в кінці XX — на початку XXI ст. не мають аналогів в історії західного суспільства. Вчені наголошують, що сучасна ситуація являє собою такі зсуви "тектонічних плит", яких не знало людство в цілому, оскільки ці зміни торкаються безпосередньо великої кількості людських життів, більше того найрізноманітніших граней і аспектів життя "звичайної людини".

Те, що відбувається зараз, це біфуркація всіх тих процесів, які отримали назву постмодернізм. У цьому контексті необхідно зауважити, що постмодернізм торкнулася — з-поміж багатьох інших — засадничого фундаменту життя людини — часу і місця. Розширення можливостей вибору, доступне сучасній людині, плюралізм значень і перспектив вибору знайшли свій відбиток у надзвичайних можливостях мобільності сучасної людини: мобільність стає константою [8].

За Бауманом, мобільність — головний фактор розшарування нашої постсучасної епохи [6]. Дж Уррі виокремлює 12 форм мобільності, що існують у сучасному світі: міграція біженців, ділові та професійні подорожі, мобільність учнів і студентів, поїздки за медичними показаннями, мобільність військових, мобільність пенсіонерів, мобільність осіб, що надають сервісні послуги, мобільність туристів, відвідування друзів і родичів. Останнє підкреслює думку про те, що темпорально-просторове світовідчуття людини, її норми життя пов'язані зі світоорієнтацією, яка в суспільстві початку XXI ст. характеризується безпрецедентною нормалізацією змін.

З мобільністю безпосередньо пов'язані засоби транспорту, безумовно, зі всіма супровідними характеристиками, — як технологічними, так і соціально-економічними. Бурхливий розвиток цивільного авіа будівництва у США та інших промислових країнах, продовження ескалації автомобільного транспорту не могли не створити серйозні проблеми, пов'язані з конкурентоспроможністю залізничного пасажирського транспорту. Останнє містило цілий спектр проблем, не виключалося і географічне положення, геополітичні соціально-економічні фактори й економічні виклики. І все ж, якщо повернутися до форм мобільності, які виділив Дж. Уррі, то й без статистичного аналізу видно: залізничний пасажирський транспорт не втратив свого впливу. Американська асоціація залізничного пасажирського транспорту (The

Rail Passenger Association) визначає свої цілі в такому проблемному полі: поліпшення і розширення пасажирського сервісу; високошвидкісні потяги; збільшення взаємозв'язку з усім формами транспорту; безпека пасажирів на залізничному транспорті.

Цей концептуальний дрейф торкається — як не дивно, на перший погляд, — багатьох просторових локацій: "глобальне — локальне", "віртуальне — реальне", "економіка — консюмеризм" тощо. Вищеназвані опозиції в оперативній діяльності можуть бути репрезентовані такими державами, як США і Китай. З одного боку, як відомо, стратегія США — створити і зміцнити стійку глобальну економіку зі своїми надпотужними міжнародними інститутами (J. Mearsheimer), з іншого — приклад Китаю (The Belt and Road Initiative є стратегією глобального транспортного розвитку зі створенням нової логістичної парадигми).

"Світ ніколи вже не буде таким, як раніше". Ця фраза, яка ще 2 роки тому стосувалася лише наслідків епідемії COVID-19, сьогодні набула додаткових характеристик, викликаних агресією РФ проти України. Якщо COVID-19 спричинив серйозні зміни в економіці України, які, без сумніву, вплинули на залізничний пасажирський транспорт в країні у зв'язку з певною глобально-локальною ізоляцією, то військові дії РФ проти України і на території України перевернули наше життя. У перші місяці війни сотні тисяч біженців із регіонів і територій України, де велися активні бойові дії, були вимушені евакуюватися, і в цій тяжкій і економічній, і морально-психологічній ситуації "Укрзалізниця" щоденно відправляла десятки пасажирських потягів для евакуації громадян України абсолютно безкоштовно, тобто виконуючи безпрецедентну в історії незалежної України гуманітарну функцію.

Безумовно, попереду в українського залізничного транспорту технологічне "перезавантаження", цифрова трансформація. Цифрові технології допомагають дистанційно відслідковувати всі системи роботи пасажирського транспорту, вести моніторинг робіт транспорту, продуктивності співробітників, комфорту пасажирів тощо. Для створення стійкої вартості та репутаційного капіталу бренду ключовим поняттям стане "stakeholder capitalism" [11].

Таким чином, погоня за фінансовим прибутком більше не може бути метою компаній, і "Укрзалізниця" зокрема. Компанія має служити всім заінтересованим особам, а не лише акціонерам, що, безумовно, повинно змінити "пра-

вила на ринку", що в нашому конкретному випадку означає пріоритет стійкості й безпеки, комплексний підхід до комфорту й добробуту пасажирів під час їхньої поїздки, якою б не була їхня мета.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Дослідники, як правило, не піддають сумніву той факт, що наша глобальна економічна система зруйнована. Проте бачення виходу із ситуації, коли впродовж останніх десятиліть спостерігається зростання нерівності, зниження продуктивності, збільшення тягаря високого рівня державного боргу, західні аналітики репрезентують в різних площинах і аспектах. Відомий Клаус Шваб, засновник і виконавчий голова Всесвітнього економічного форуму в Давосі, у пошуку реальних причин системних "вад", розглядає країни, які значно відрізняються одна від одної: Китай, Німеччина, Данія, Ефіопія, Індонезія, Нова Зеландія, Сінгапур, і у своєму аналізі дослідник знаходить виникаючі тенденції нових шляхів вирішення гострих економічних і соціальних проблем, стверджуючи, що лише холістичний підхід, включаючи уряди, бізнес-еліти і просто громадян, що населяють країну, необхідний для вирішення глобальних і серйозних "викликів" наших днів. У своїй монографії "Stakeholder Capitalism" послідовно і переконливо К. Шваб показує, що є способи і шляхи для кожного громадянина на всіх рівнях суспільства переформатувати глобальну економіку так, щоб вона приносила вигоду всім нам [11].

К. Шваб доводить, що сьогодні світова криза не має аналогів у сучасній історії. Загострені епідемією коронавірусу, зміни, що формують "нову нормальність", будуть радіальними, нелінійними і стрибкоподібними. Вони будуть неочікуваними й швидкими. У своїй книзі "COVID-19: The Great Reset" К. Шваб пише про необхідні "перезавантаження": макроперезавантаження, економічне перезавантаження, соціальне перезавантаження, геополітичне перезавантаження, екологічне і технологічне перезавантаження. При цьому К. Шваб розрізняє "мікроперезавантаження" і "індивідуальне перезавантаження". "Якщо подивитися, яким світ буде завтра, — пише голова Давоського клубу (безумовно, він не міг передбачити агресію РФ в Україні і всі наступні події), — то впевнений, що без "великого перезавантаження" світ буде глибоко неповноцінним" [10].

Свого роду глобальна картина, надана дослідником, демонструє переконливо і науково

обгрунтовано, що розглядати кризовий стан українського пасажирського залізничного транспорту поза глобальними змінами, неможливо.

Трансформація глобалізації і військова агресія РФ, "закриття неба" для авіатранспорту, блокування портів тощо — значно змінили галузь залізничних перевезень в Україні. З одного боку, виникли нові завдання для залізничного транспорту як транспортної опції, для експорту/імпорту продуктів і організації пасажирських перевезень, з іншого — термінове приведення законодавчої бази у відповідність до європейських вимог. Вчені відмічають, що в цьому контексті важливо проаналізувати можливість поліпшення інститутів залізничного транспорту в Україні [12]. Дослідники наголошують на необхідності аналізу сучасного стану залізничного транспорту в Україні в умовах глобальної турбулентності з виявленням напрямків і тенденцій антикризового управління на залізничному транспорті [2].

Економісти стверджують, що хоча, безумовно, розвинуті країни продовжують бути лідерами в більшості транспортних потоків, проте "вікно можливостей" відкрито і для невеликих компаній. Можливості середнього бізнесу "увійти в ринок" підтримують економічне зростання більшості країн [7]. Провідні вчені, розглядаючи транспорт, як правило, у загальній великій картині економіки, політики і культури, зауважують, що наша глобальна економіка є своєрідним парадоксом. Позитивні наслідки технологічних інновацій сприяли тому, що люди у всьому світі стали ближчими один до одного. Серед таких засобів, як інтернет, мобільний телефон, електронні соціальні мережі, доктор D. R. Амес згадує високошвидкісні пасажирські потяги. Стиснення часу і простору торкнулося великої кількості населення Землі. З фактором великого зменшення часу для з'єднання різних географічних локацій, відстань і "простір" піддалися своєрідній компресії. Високошвидкісні технології відіграють сьогодні ключову роль в управлінні людською життєдіяльністю. Як результат своєї необхідності демонструє той факт, що всі форми автономних подій і інтеграції взаємопов'язані, являючи собою систему. У сучасному світі окремі й ізольовані рішення вже не валідні, проблеми вирішуються лише в загальному процесі, який розглядається як система [5].

Монографія "Системи залізничного транспорту" К. Піргідіса охоплює усю галузь систем залізничного пасажирського транспорту у класичній формі деталізації: визначення, історія

розвитку й практичні приклади. Вчений зауважує, що розвиток залізничних транспортних технологій в кінці ХХ ст. досягло своєрідного піку, подальша революція залишається під питанням. Проте в новому тисячолітті залізничні технології перебувають на передній лінії прогресу в багатьох країнах, що включає і високошвидкісні регіональні, і приміські та інші пасажирські системи. Наголошується, що останнім часом кількість акторів, залучених до галузі залізничного транспорту, постійно зростає (інженери, консультанти, виробники, транспортні компанії тощо) [9]. Таким чином, вочевидь, в глобальному плані функціонування залізничного пасажирського транспорту західними вченими розглядається в системних підходах.

МЕТА І ЗАВДАННЯ СТАТТІ

Системний аналіз мікро- і макропроблем пасажирського залізничного транспорту в Україні в контексті сучасних глобалізаційних трансформацій.

Завданнями даної статті є розробка основних напрямків для здійснення процесу технічного перезавантаження українських залізниць після припинення воєнних дій та для скорішого виходу з кризового стану та збільшення конкурентоспроможності залізничного транспорту

ВИКЛАДЕННЯ ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕНЬ З ПОВНИМ ОБГРУНТУВАННЯМ ОТРИМАНИХ НАУКОВИХ РЕЗУЛЬТАТІВ

Залізничний транспорт України відіграє неабияку роль в економіці країни та займає велику частку в дорожньо-транспортній галузі. Експлуатаційна довжина залізниць становить приблизно 19,8 тис. км, і це без врахування колій на окупованій території, які тимчасово не використовуються. Попри складнощі та сучасні виклики на сьогодні він забезпечує 82 % вантажних перевезень. Що стосується пасажирських залізничних перевезень в Україні, то у 2022 рік вони також увійшли з проблемами: збитки УЗ від пасажирських перевезень перевищили 13,3 млрд грн.

Зупинимось на головних проблемних аспектах сектору залізничних пасажирських перевезень та можливій зміні акцентів під час вирішення основних питань. Наріжним каменем пасажирських перевезень є їхня нерентабельність. Якщо в перші роки після розпаду Радянського Союзу вони здійснювалися за рахунок надлишкових потужностей (простими словами, мож-

ливості, які залишилися в спадок, набагато перевищували потреби), то надалі все частіше почали говорити про покриття витрат пасажирських перевезень за рахунок вантажних. У 2020 році, наприклад, 100% прибутку від вантажних перевезень було використано на покриття зростаючих збитків від пасажирських перевезень [1]. Тобто на сьогодні склалася ситуація, коли пасажирські перевезення мають самі себе окупати, і до того ж приносити прибуток, а для цього не в один раз повинна зрости вартість квитка для пасажирів. Але, як переконують відомі економісти, у сучасному світі компанія може вважатися успішною, коли задовольняються інтереси всіх зацікавлених сторін. У випадку Укрзалізниці з вирішенням цього питання маємо рух по замкнутому колу: підвищуємо вартість квитків — нехтуємо інтересами пасажирів, покриваємо збитки за рахунок вантажних перевезень — залишаємо осторонь інтереси перевізників. Тож актуалізується питання про роль держави в цьому процесі. На нашу думку, лише вихід на міжгалузевий рівень допоможе правильно і збалансовано перерозподілити витрати. Ще 2016 року на засіданні 144 сесії робочої групи із залізничного транспорту в Женеві було наголошено на необхідності збереження як внутрішніх, так і міжнародних пасажирських перевезень. Акцентувалося на обов'язковому збереженні пасажирських перевезень у разі виникнення непередбачуваних обставин як альтернатива іншим видам транспорту. На жаль, у 2022-му сумний досвід України після повномасштабного вторгнення РФ доводив правильність такої позиції. Загалом з початку повномасштабної війни "Укрзалізниця" перевезла більше чотирьох мільйонів людей, з яких понад мільйон дітей, та більше сотні тисяч домашніх тварин [3]. Залізничний транспорт виявився найефективнішим в без перебільшення екстремальних умовах. До того ж крім перевезення населення, на всіх вузлових станціях були добре організовані й надавалися супутні послуги: безкоштовне харчування, допомога мамам з немовлятами, а також цілодобово працювали професійні психологи (автомобільний транспорт просто не мав такої можливості, адже більшість автовокзалів припинила діяльність: для держави вони не рентабельні, а місцеве самоврядування також не хотіло брати на себе фінансовий тягар з їх утримання). Перевезено 9 тис. тон гуманітарної допомоги, при цьому компанія її не лише перевозила: держава делегувала Укрзалізниці зобов'язання із закупівлі основних соціальних продуктів харчування, які безплатно видавали-

ся населенню, що запобігло гуманітарній кризі на територіях, які зачепили воєнні дії. Тобто в сучасному світі вже можна говорити про розширення місії залізничних пасажирських перевезень і їх інтеграцію в міждисциплінарну площину.

Але, повернемося до рентабельності. Як показує світова практика, жодні вживані пасажирськими компаніями заходи, спрямовані на підвищення сервісу, скорочення часу прямування потяга, придбання нового рухомого складу, не дають відчутних результатів, щоб хоча б вивести пасажирські перевезення на межу окупності. Без державної зацікавленості у комфортних поїздках своїх громадян не обійтись. Тож можливим виходом із ситуації є віднесення пасажирських перевезень до переліку суспільних і соціальних послуг (на кшталт послуг з благоустрою, охорони здоров'я тощо), які частково субсидуються державою.

У проблемному полі залишається і ситуація з приміськими залізничними перевезеннями. На всіх рівнях є чітке усвідомлення і розуміння, що залізничний транспорт має значно менші викиди в атмосферу, вирішить проблеми з міськими заторами, але місцеві адміністрації жодним чином не долучаються до його розвитку і функціонування, і насамперед це стосується фінансування. У глобальному плані останні події (епідемія Covid-19, воєнні дії) вимушено знизили мобільність населення. Але, з іншого боку, дистанційно могли працювати менеджери вищої або середньої ланки, а от робітники, рядові працівники підприємств, тобто люди, які саме створюють продукт, мали виконувати свою роботу лише на робочих місцях. А одночасно це і є користувачі приміського залізничного транспорту. Тож, за словами транспортного експерта, колишнього заступника голови Мінінфраструктури Віктора Довганя, до розвитку цього виду сполучення максимально мають бути долучені держава, місцева влада і перевізник [3]. Тим паче керівництво Укрзалізниці не відмовляється від амбіційних планів в середньостроковій перспективі щодо приміського сполучення. Зокрема, це проєкт City Express — комплексна реконструкція залізничних станцій великих міст (Київ, Одеса, Дніпро, Львів, Запоріжжя) та прилеглих територій з будівництвом мультимодальних пасажирських хабів, що поєднують залізницю з різними видами міського транспорту зі зручними розкладом та пересадками, а також забезпечать сполучення міст з передмістями сучасними приміськими поїздами, що прописано в Проєкті плану відновлення України (матеріали робочої групи "Відновлення та розбудова інфраструктури") [4].

Тож, підсумовуючи, слід наголосити, що основною метою у сфері пасажирських перевезень має бути: скорочення часу перебування в дорозі, високий рівень сервісу (від моменту придбання квитка до виходу на платформу прибуття), комфорт поїздки (а це залежить від стану колійної інфраструктури та рухомого складу), розвинутий спектр додаткових послуг, індивідуальний підхід до пасажирів [13], а також максимальна зацікавленість держави (як на найвищому, так і місцевих рівнях) у розвитку цього виду перевезень.

ВИСНОВКИ

Світова криза, що викликала низку глибоких і стрімких змін, змінює непорушні, здавалося б, засади макро- і мікросистеми в економіці "пізнього капіталізму", зміни, що формують новий "світовий порядок", торкаючись найрізноманітніших контекстів життєвого досвіду сучасної людини, значною мірою впливають на його/її норми життя, безпосередньо торкаючись просторових змін життя людини: мобільність, по суті, стає константою. Фізичний досвід "руху" (або його відсутності) як у пандемію 2020—2021 років, так і значно більшою мірою в умовах військової агресії РФ в Україні, визначає сьогодні реальну — не віртуальну — модальність життя індивіда. Останнє репрезентовано безперервною і якісною зміною життя і всього світового порядку, схем і моделей залізничного транспорту зокрема. Залізничний пасажирський транспорт, по суті, в умовах воєнних дій РФ в Україні стає новим метанаративом, що передбачає виникнення "філософії транспорту", що містить смислопокладення життя людини в нових умовах 20-х років XXI століття.

Глобальна економічна катастрофа, з якою стикнувся світ, безумовно, буде мати макроекономічні наслідки, які можуть зберігатися впродовж багатьох років. Збій у функціонуванні "світопорядку" привели до двох тенденцій: з одного боку, держави стали вдаватися до різних форм самоізоляції (COVID-19), з іншої — безпрецедентне розширення сфери послуг пасажирського транспорту в Європі з метою врятування життя сотні тисяч біженців-мешканців України. Технологічне "перезавантаження" українського залізничного транспорту, безумовно, є пріоритетною вимогою Четвертої промислової революції. Багато споживачів, які раніше не хотіли покладатися на цифрові застосунки і сервіси, вимушені змінити свої погляди. Перехід до "безконтактного" сервісу, цифрового формату послуг у сфері пасажирсь-

кого транспорту вже стали важливими компонентами пасажирського транспорту за кордоном, як у стратегії західних країн, так і економіки Китаю: The Belt and Road Initiative.

У процесі технічного перезавантаження українських залізниць після припинення воєнних дій дослідження та інновації мають бути зосереджені на таких ключових галузях:

цифровізація та економічна ефективність, автоматизація залізничної системи та штучний інтелект,

стійкі та екологічно чисті рішення, інтелектуальне управління життєвим циклом і підвищення експлуатаційної придатності залізниць,

інтеграція залізниць у систему DOOR-TO-DOOR (підвищення доступності послуг залізничного транспорту для клієнтів)

безпека і комфорт (підвищення безпеки клієнтів і комфортності подорожей).

Основні причини, за якими досить важко відпрацювати конкретно-адекватне уявлення про перспективи розвитку залізничного пасажирського транспорту в Україні, полягають в актуальних кризових явищах мікро- і макросистем світового порядку на початку 20-х років XXI ст. І все ж, якщо повернутися до "форм мобільності" (Дж. Уррі), то цілком очевидно, що пасажирський транспорт в умовах України сьогодні має великий вплив як в контексті макроекономіки, так і в контексті життів тисяч індивідів-мешканців України. З достатнім ступенем визначеності можна стверджувати, що основні цілі розвитку пасажирського транспорту в нашій країні перебувають в проблемному полі технологічного удосконалення високошвидкісних потягів, поліпшенні і розширенні пасажирського сервісу — цифрового формату послуг, збільшенні взаємозв'язку з усіма формами транспорту, безпеки пасажирів на залізничному транспорті.

Як показала практика, Укрзалізниця в екстремальних умовах виявилася чи не єдиним видом транспорту, який виконав наймасштабнішу місію з безпечної евакуації громадян із зони бойових дій, результативно вирішуючи як усі стратегічні завдання, так і оперативні питання, пов'язані з успішною реалізацією поставлених задач.

Література:

1. Ініціатива МІУ підвищити залізничні тарифи на вантажні перевезення. URL: <https://eba.com.ua/iniitsiatyva-miu-pidvyshhyty-zaliznychni-taryfy-na-vantazhni-perevezennya/> (дата звернення: 15.06.2023).

2. Кірдіна О. Г., Українська Л. О. Антикризисне управління розвитком залізничного транспорту в умовах глобальної турбулентності. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2021/2022. № 76—77. С. 25—32.

3. Нове керівництво, старі проблеми: коли "Укрзалізниця" стане на рейки європейської якості. Режим доступу: <https://www.unian.ua/economics/transport/nove-kerivnictvo-stari-problemi-koli-ukrzhaliznitsya-stane-na-reyki-yevropeyskoji-yakosti-12226167.html> (дата звернення: 15.06.2023).

4. Проект Плану відновлення України. Матеріали робочої групи "Відновлення та розбудова інфраструктури". URL: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/restoration-and-development-of-infrastructure.pdf> (дата звернення: 15.06.2023).

5. Ames D. R. Waves of Global Change: An Educator's Handbook for Teaching a Holistic World History. Global Awareness Publishing, 2013. 158 p.

6. Bauman Z. Liquid Modernity. Cambridge: Polity Press, 2000. 240 p.

7. Digital Globalization. The new era of global flows / McKinsey Global Institute. URL: <https://www.mckinsey.com/capabilities/mckinsey-digital/our-insights/digital-globalization-the-new-era-of-global-flows> (accessed: 15.06.2023).

8. Global Modernities / eds. Mike Featherstone, Scott M Lash, Roland Robertson. London: SAGE Publications, 1997. 304 p.

9. Pyrgidis Ch. N. Railway Transportation Systems. Boca Raton: CRC Press, 2021. 594 p.

10. Schwab K., Malleret T. COVID-19: The Great Reset. WEF, 2020. 280 p.

11. Schwab K. Stakeholder Capitalism: A Global Economy that Works for Progress, People and Planet. Wiley, 2021. 304 p.

12. Sirko R., Kyslyak L., Beznosiuk O., Bodnarchuk, M. (2022). The improvement of the institution of railway transportation in the context of modern challenges. Amazonia Investiga. 2022. 11(60). P. 197—205. DOI: <https://doi.org/10.34069/AI/2022.60.12.21>

13. Pshinko O., Charkina T., Martseniuk L., Orlovska O. Hubs as a Key Tool for Improving the Quality of the Service and Development of Multimodal Passenger Traffic. Transport Problems. 2022. Vol. 17, Iss. 1. P. 201-214. DOI: 10.20858/tp.2022.17.1.

References:

1. Sichkar, D. (2021), "MIU's initiative to increase railway tariffs for freight transportation", available at: <https://eba.com.ua/iniatsiyya-miu->

[pidvyshhyty-zaliznychni-taryfy-na-vantazhni-perevezennya/](https://eba.com.ua/iniatsiyya-miu-pidvyshhyty-zaliznychni-taryfy-na-vantazhni-perevezennya/) (Accessed 15.06.2023).

2. Kirdina, O.H. and Ukrain'ska, L.O. (2021/2022), "Anti-crisis management of railway transport development in the context of global turbulence", Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti, vol. 76—77, pp. 25—32.

3. Petrovs'kyj, D. (2023), "New management, old problems: when "Ukrzhaliznytsia" will be on the rails of European quality", available at: <https://www.unian.ua/economics/transport/nove-kerivnictvo-stari-problemi-koli-ukrzhaliznitsya-stane-na-reyki-yevropeyskoji-yakosti-12226167.html> (Accessed 15.06.2023).

4. The National Council for the Recovery of Ukraine from the Consequences of the War (2022), "Project of the Recovery Plan of Ukraine. Materials of the working group "Restoration and development of infrastructure"", available at: <https://www.kmu.gov.ua/storage/app/sites/1/recoveryrada/ua/restoration-and-development-of-infrastructure.pdf> (Accessed 15.06.2023).

5. Ames, D.R. (2013), Waves of Global Change: An Educator's Handbook for Teaching a Holistic World History, Global Awareness Publishing.

6. Bauman, Z. (2000), Liquid Modernity, Polity Press, Cambridge, UK.

7. McKinsey Global Institute (2016), "Digital Globalization. The new era of global flows", available at: <https://www.mckinsey.com/capabilities/mckinsey-digital/our-insights/digital-globalization-the-new-era-of-global-flows> (accessed: 15.06.2023).

8. Featherstone, M. Lash, S.M. and Robertson, R. (1997), Global Modernities, SAGE Publications, London, UK.

9. Pyrgidis, Ch.N. (2021), Railway Transportation Systems, CRC Press, Boca Raton, USA.

10. Schwab, K. and Malleret, T. (2020), COVID-19: The Great Reset, WEF, Cologny, Switzerland.

11. Schwab, K. (2021), Stakeholder Capitalism: A Global Economy that Works for Progress, People and Planet, Wiley, NY, USA.

12. Sirko, R. Kyslyak, L. Beznosiuk, O. and Bodnarchuk, M. (2022), "The improvement of the institution of railway transportation in the context of modern challenges", Amazonia Investiga, vol. 11 (60), pp. 197—205. DOI: <https://doi.org/10.34069/AI/2022.60.12.21>

13. Pshinko, O. Charkina, T. Martseniuk, L. and Orlovska, O. (2022), "Hubs as a Key Tool for Improving the Quality of the Service and Development of Multimodal Passenger Traffic", Transport Problems, vol. 17, iss. 1, pp. 201—214. DOI: 10.20858/tp.2022.17.1.

Стаття надійшла до редакції 06.09.2023 р.