

Державний університет інфраструктури та технологій  
Міністерство освіти і науки України  
Державний університет інфраструктури та технологій  
Міністерство освіти і науки України

Кваліфікаційна наукова праця  
на правах рукопису

**ЛУЧНИКОВА ТЕТЯНА ПЕТРІВНА**

**УДК 338.47:656.073.28(043.3)**

**ДИСЕРТАЦІЯ**  
**МЕХАНІЗМ ВИКОРИСТАННЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ**  
**ПІДПРИЄМСТВАМИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА РИНКУ**  
**ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами  
(за видами економічної діяльності)

Подається на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

\_\_\_\_\_ Т.П. Лучникова

Науковий керівник: **Карпенко Оксана Олександрівна**,  
доктор економічних наук, професор

Київ-2020

## АНОТАЦІЯ

**Лучникова Т.П. Механізм використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень.** – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). – Державний університет інфраструктури та технологій, МОН України, Київ, 2020.

Дисертаційна робота присвячена розробці теоретико-методичних положень і практичних рекомендацій щодо підвищення ефективності використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень.

Встановлено, що в основі поняття економічного потенціалу закладено такі ознаки, як сукупність ресурсів та потенційні можливості їх використання для отримання певного результату в економічних відносинах між суб'єктами господарської діяльності. Однією з важливих складових економічного потенціалу країни є транспортний потенціал, основою якого є транспортна система держави, що спрямовується на задоволення власних потреб та потреб закордонних клієнтів у перевезеннях вантажів різними видами транспорту. При цьому, особливою сферою використання транспортного потенціалу є транзитний потенціал. Транзитний потенціал країни з вантажних перевезень є сукупністю наявних можливостей й ресурсів держави, ефективно використовуючи які можна досягти підвищення конкурентоспроможності національної транспортної системи та максимально наблизити реально затребувану транспортну систему до потенційно затребуваної. Реально затребувану транспортну систему в рамках транзитних перевезень кількісно характеризує обсяг вантажопотоків, що є відображенням транспортно-економічних зв'язків

між третіми країнами, та сума доходів й прибутків, які отримують підприємства залізничного транспорту від транзиту. Потенційно затребувану транспортну систему характеризує потенційний обсяг транзитних вантажопотоків через територію України та ймовірна сума доходів й прибутків від таких перевезень.

Поняття «використання транзитного потенціалу» визначено як створення належних умов та запровадження відповідних принципів, які дозволять раціонально використовувати природно-територіальний, інфраструктурний, інформаційний, людський та виробничо-обслуговуючий потенціали з метою залучення максимально можливих обсягів транзитних вантажів та одержання відповідних доходів.

При цьому «ефективне використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень» полягає у такому його використанні, коли різниця між величинами показників вантажообігу, доходів і прибутків з вантажних перевезень для транзитного потенціалу країни та потенційно затребуваної транспортної системи, а також для реально затребуваної й потенційно затребуваної транспортних систем досягає мінімуму в конкретних умовах господарювання.

Визначено, що проблема ефективного використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту є важливою і актуальною, але по суті не вирішеною. Усе це зумовлює необхідність удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень України.

Визначено, що за період 2008-2018 рр. відбулось зменшення обсягів транзиту вантажів підприємствами залізничного транспорту майже в п'ять разів. Цю негативну тенденцію зумовили суспільно-політичні події в Україні, зокрема, анексія Автономної Республіки Крим і м. Севастополя, проведення антитерористичної операції на частині Донецької та Луганської областей, оскільки на вищезгаданих територіях знаходились головні входи та виходи з країни, які забезпечували використання транзитного потенціалу.

Встановлено, що за період 2005-2019 рр. загальні обсяги вантажних

перевезень підприємствами залізничного транспорту знизились на 30,45 %, а обсяги транзитних перевезень – на 72,24 %. Ці дані є підтвердженням того, що українська залізнична мережа має значний невикористаний транзитний резерв.

На основі результатів структурно-динамічного, таксономічного та АВС-аналізу визначено необхідність розробки інструментів підвищення ефективності використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень.

Виявлено, що передумови удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень значною мірою визначаються наявними, але не використаними з різних причин ресурсами та можливостями, а також проблемами економічного, техніко-технологічного, організаційного, політичного характеру. Необхідність усунення зазначених перешкод створює інтелектуальні (підвищення ефективності використання людського потенціалу), геополітичні (використання вигідного географічного положення), інноваційні (впровадження інноваційних технологій на основних транзитних маршрутах), інфраструктурні (досягнення європейського рівня розвитку інфраструктури), правові (нормативно-правове врегулювання транзитних перевезень, адаптація законодавства України до вимог та стандартів Європейського Союзу), організаційні (створення європейської моделі ринку залізничних перевезень та розвитку конкуренції), політичні (стратегічний курс на європейську та євроатлантичну інтеграцію), економічні (обґрунтування виваженої тарифної політики), інформаційні (належне інформаційне обслуговування на шляху транзиту) передумови удосконалення механізму використання транзитного потенціалу для остаточного закріплення за Україною статусу потужної країни-транзитера з отриманням усіх можливих вигід від цього статусу.

Підприємства залізничного транспорту в процесі здійснення перевізної діяльності, зокрема, транзитних перевезень, не можуть функціонувати як окремі структурні елементи без взаємодії із іншими. Тому їх слід розглядати як структурні елементи «макропідприємства», яке здійснює транзитні

перевезення. В якості такого макropідприємства можна розглядати АТ «Укрзалізниця» або його регіональні філії. Таке макropідприємство може здійснювати прямий вплив на формування транзитного потенціалу держави, підвищуючи привабливість залізничних, перш за все вантажних, перевезень територією України. Це може відбуватися за рахунок підвищення якості перевізної діяльності, швидкості перевезень за рахунок впровадження новітніх транспортних технологій, а також удосконалення залізничної мережі та оновлення рухомого складу.

Ступінь і ефективність використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту залежить від множини факторів, які мають різну природу та ступінь впливу на використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту. Виділено чотири групи факторів: державна політика, спрямована на підтримку та підвищення транзитного потенціалу країни; розвиток логістичних систем в країні; стан транспортної інфраструктури, у тому числі, і за окремими видами транспорту; технології управління процесом вантажних перевезень, у тому числі й транзитних.

Обґрунтовано, що удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень базується на шести основних принципах: адекватності, адаптивності, системності, раціональності, ефективності, інноваційності, дотримання яких сприяє не лише формуванню ефективного механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту, а й здійсненню раціонального переходу від його поточного стану (реально затребувана транспортна система) до майбутнього (потенційно затребувана транспортна система). Це також дозволяє досягти необхідного ступеня відповідності кількісних і якісних характеристик підприємств залізничного транспорту вимогам зовнішнього середовища.

У процесі дослідження удосконалено механізм використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних

перевезень.

Метою сформованого механізму є мінімізація розриву між рівнем транзитного потенціалу країни, реально затребуваною та потенційно затребуваною транспортними системами. При цьому його основним завданням є розробка інструментів підвищення ефективності використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту.

Встановлено, що основними інструментами удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень на рівні держави є сприяння удосконаленню формування тарифної політики, а на рівні підприємства залізничного транспорту – підвищення рівня інноваційності.

Тарифи на транзит вантажів встановлюються у відповідності до тарифної політики, яка розробляється учасниками Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення. АТ «Укрзалізниця» має право два рази на рік підвищувати тарифи та за необхідності знижувати тарифи – протягом фрактового року. Основні конкурентні напрямки для вітчизняних підприємств залізничного транспорту проходять територією Молдови, Білорусі та Росії. Залежно від тарифної політики конкурентів, зокрема іноземних підприємств залізничного транспорту вищезгаданих країн, розроблено методичні підходи до формування тарифної політики для ефективного використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту.

Застосування АТ «Укрзалізниця» розроблених методичних підходів в практичній діяльності дозволить довести реально затребувану транспортну систему до рівня потенційно затребуваної, а потенційно затребувану – до рівня використання транзитного потенціалу.

У сучасних умовах особливої актуальності набуває проблема інноваційно-орієнтованого розвитку підприємств залізничного транспорту з метою підвищення ефективності використання транзитного потенціалу. Під інноваційно-орієнтованим розвитком підприємств залізничного транспорту розуміється безперервний процес якісних змін в структурі та управлінні

транспортним виробництвом у результаті створення, застосування й поширення нових знань, техніки, технологій, матеріалів, видів енергії, форм і методів організації та управління, підвищення кваліфікації працівників, що здійснюються з метою зростання економічної ефективності виробництва.

Для підприємств залізничного транспорту інноваційно-орієнтований розвиток має передбачати, передусім, впровадження новітньої техніки і відповідних перевізних технологій. При обґрунтуванні стратегії інноваційно-орієнтованого розвитку підприємств залізничного транспорту з метою формування та використання транзитного потенціалу постає проблема обґрунтування напрямів пріоритетного інноваційного розвитку.

Специфіка виробничої та економічної діяльності підприємств залізничного транспорту проявляється у співвідношенні факторів виробництва, а саме основного капіталу, оборотного капіталу і праці. Дослідити співвідношення між цими ресурсами можна шляхом побудови відповідної трифакторної виробничої функції, у якості факторів виділено: витрати основного капіталу, витрати оборотного капіталу та витрати праці. Оскільки параметри виробничої функції показують вплив окремих факторів виробництва на обсяг виробництва (доходи від транзитних перевезень), тому її використано як критерій при обґрунтуванні інноваційної стратегії.

Було розглянуто два варіанти формування об'єктів (підприємств залізничного транспорту), на яких будуть впроваджувати інноваційні техніку та технологію першочергово.

Варіант 1 – інноваційний розвиток усіх підприємств залізничного транспорту здійснюється пропорційно їхньому розміру, за яким кошти будуть розподілені між залізницями пропорційно їхній операційній довжині мережі. Визначено, що відбудуться лише незначні зміни коефіцієнтів еластичності основного капіталу, тобто значного підвищення «якості» підприємств залізничного транспорту в результаті реалізації цієї інноваційної стратегії не спостерігатиметься. Відповідно, це не матиме позитивного впливу на транзитні потоки і, як наслідок, на ступінь використання транзитного потенціалу

підприємствами залізничного транспорту.

Варіант 2 – пріоритетне вкладання коштів у підприємства, які більше задіяні в процесі транзитних перевезень. Аналіз виробничих показників залізниць України показав, що найбільше транзитних вантажів перевозить Південно-Західна та Одеська залізниці. На ці залізниці також припадає й найбільша частина вантажних перевезень. Розрахунок здійснювався на припущенні, що доступні фінансові ресурси будуть переважно розподілені між Південно-Західною та Одеською залізницями (80% запланованих коштів), а інші 20% – між Південною, Придніпровською, Донецькою та Львівською залізницями пропорційно до їхньої операційної довжини.

Так, концентрація інвестицій на двох ділянках залізничної мережі, на яких здійснюються найбільші обсяги перевезення, дозволить отримати прибуток у сумі 93,3 млн дол. США. При запропонованому у другому варіанті розподілі фінансових ресурсів буде відбуватися нормалізація виробничої функції підприємств залізничного транспорту за рахунок зростання еластичності використання основного капіталу та зменшення оборотного капіталу і витрат праці. Це також матиме й додатковий позитивний результат, а саме: отриманий прибуток може бути спрямований на подальший інноваційний розвиток.

Проведені розрахунки підтвердили, що практична реалізація запропонованого механізму сприятиме підвищенню ефективності використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень.

Сукупність отриманих теоретико-методичних та практичних результатів ґрунтується на дослідженні сутності й змісту транзитного потенціалу країни з вантажних перевезень, а також удосконаленні механізму використання підприємствами залізничного транспорту транзитного потенціалу, що дає підстави стверджувати про виконання в ході дослідження важливого завдання для економічної та транспортної науки.

**Ключові слова:** транзитний потенціал, механізм використання транзитного потенціалу, підприємства залізничного транспорту, ринок вантажних перевезень.

## ABSTRACT

**Luchnikova T.P. Mechanism of using the transit potential by rail enterprises on the freight market.** – Qualified research as the manuscript copyright.

Thesis for candidate's degree in Economics, specialty 08.00.04 – Economics and Management of Enterprises (according to the types of economic activities). – State University of Infrastructure and Technologies, Ministry of Education and Science of Ukraine, Kyiv, 2020.

The thesis provides theoretical and methodical regulations and guidelines to improve the efficiency of use transit potential by rail enterprises in the market on the freight market.

The concept of economic potential is based on such features as the totality of resources and the potential for their use to achieve a certain result in economic relations between business entities. One of the important components of the country's economic potential is its transport potential, the basis of which is the country's transport system, which is aimed at satisfying its own needs and the needs of foreign customers in freight transporting by various means of transport. At the same time, a special area of transport potential using is transit potential. The country's transit potential for freight transport is a combination of available opportunities and resources of the state, which can be effectively used to increase the competitiveness of the national transport system and to bring the actually demanded transport system as close as possible to the potentially demanded transport system. The actually demanded transport system in transit traffic is quantitatively characterised by the volume of freight flows, which reflect the transport and economic links between third countries, and the amount of income and profits that rail enterprises receive from transit. The potentially demanded transport system is characterized by the potential volume of transit freight flows through the territory of Ukraine and the probable amount of revenues and profits from such transportation.

The concept of "using the transit potential" is defined as the creation of conditions and implementation of appropriate principles that will allow the rational using of natural-territorial, infrastructural, information, human and production-servicing potential in order to attract the maximum possible volumes of freight transit and generate the relevant revenues.

At the same time, "the effective using the transit potential by rail enterprises on the freight market" consists in its following using when the difference between the values of freight turnover, income and profits for the country's transit potential and the potentially demanded transport system, as well as, the actually demanded and potentially demanded transport systems reaches a minimum in specific business conditions.

The problem of efficient using the transit potential by rail enterprises is important and urgent is determined, but in fact has not been solved. All this makes it necessary to improve the mechanism of using the transit potential by rail enterprises on the freight market.

Over the period 2008-2018 the volume of freight transit by rail enterprises is decreased by almost five times. This negative trend was caused by social and political events in Ukraine, in particular, the annexation of the Autonomous Republic of Crimea and the city of Sevastopol, the anti-terrorist operation in part of the Donetsk and Lugansk regions, as the above-mentioned territories were the main entrances and exits from the country which ensured using the transit potential.

Over the period 2005-2019, the total volume of freight transported by rail enterprises is decreased by 30.45% and the volume of transit traffic by 72.24%. These data confirm that the Ukrainian rail network has a significant unused transit reserve.

Based on the results of the structural-dynamic, taxonomic and ABC analysis, the problem of developing tools to improve the efficiency of using the transit potential by rail enterprises on the freight market is identified.

The preconditions for improving the mechanism of using the transit potential by rail enterprises on the freight market are determined by the resources and

opportunities available but not used for various reasons, as well as by problems of an economic, technical, technological, organisational and political nature. The need to eliminate these obstacles creates intellectual (improving the efficiency of the human potential using), geopolitical (using advantageous of geographical position), innovation (introduction of innovative technologies on major transit routes), infrastructural (achieving the European level of infrastructure development), legal (regulatory framework for transit traffic, adaptation of Ukrainian legislation to the requirements and standards of European Union), organisational (creation of a European model of the rail market and development of competition), political (strategic course towards European and Euro-Atlantic integration), economic (justification of a balanced tariff policy) and information (due information service on the transit route) prerequisites for improving the mechanism of using the transit potential in order to finally consolidate Ukraine's status as a powerful transit country and obtain all possible benefits from this status.

Rail enterprises in the course of transport activities, in particular, transit transport, cannot function as separate structural elements without interaction with others. Therefore, they must be regarded as structural elements of a "macro-enterprise" that performs transit traffic. Ukrzaliznytsia JSC or its regional branches may be regarded as such a macro-enterprise. Such a macro-enterprise can have a direct impact on the formation of the transit potential of the state, increasing the attractiveness of rail transportation, primarily freight, within Ukraine. This can be achieved by improving the quality of transportation activities, speed of transportation through the introduction of the latest transportation technologies, as well as improving the rail network and rolling stock renewal.

The extent and effectiveness of using the transit potential by rail enterprises depends on a multitude of factors that have different nature and degree of influence on using the transit potential by rail enterprises. Four groups of factors are identified: state policy aimed at supporting and improving the transit potential of the country; development of the logistics systems in the country; the state of the transport

infrastructure, including for individual modes of transport; technologies for the management of freight transport, including transit transport.

The improvement of the mechanism of using the transit potential by rail enterprises on the freight market is based on six basic principles: adequacy, adaptability, consistency, rationality, efficiency, innovativeness, the observance of which not only contributes to the formation of an effective mechanism of using the transit potential by rail enterprises, but also to the implementation of a rational transition from its current state (actually demanded transport system) to the future (potentially demanded transport system). This also makes it possible to achieve the necessary degree of compliance of the quantitative and qualitative characteristics of rail enterprises with environmental requirements.

In the course of the research, the mechanism of using the transit potential by rail enterprises on the freight market is improved.

The purpose of this mechanism is to minimise the gap between the level of using the transit potential of the country, as well as the actually demanded and potentially demanded transport systems.

The main tools for improving the mechanism of using the transit potential by rail enterprises on the freight market at the state level are assistance in improving the formation of tariff policy and at the level of rail enterprises - increasing the level of innovation.

Tariffs for the transit of goods are set in accordance with the tariff policy which is developed by the parties to the Agreement on International Goods Transport by Rail. JSC "Ukrzaliznytsia" has the right to increase tariffs twice a year and, if necessary, reduce tariffs - during the freight year. The main competitive directions for domestic rail enterprises pass through the territory of Moldova, Belarus, and Russia. Depending on the tariff policy of the competitors, methodological approaches to tariff policy formation are developed for efficient using the transit potential by rail enterprises.

The application by Ukrzaliznytsia JSC of the developed methodological approaches in its practical activities will make it possible to bring the actually

demanding transport system the level of potentially demanded transport system, and potentially demanded transport system to the level of using the transit potential.

In modern conditions, the problem of rail enterprises innovation-oriented development to increase the efficiency of using the transit potential becomes particularly urgent. Rail enterprises innovation-oriented development means a continuous process of qualitative changes in the structure and management of transport production as a result of creation, application and distribution of new knowledge, techniques, technologies, materials, types of energy, forms and methods of organization and management, advanced training of employees, are carried out to increase the economic efficiency of production.

Rail enterprises innovation-oriented development must first of all involve the introduction of new equipment and corresponding transport technologies. The problem of justifying the directions of priority innovation development is raised to justify the strategy of rail enterprises innovation-oriented development to forming and using the transit potential.

The specifics of production and economic activity of rail enterprises are manifested in the ratio of production factors, namely fixed capital, working capital and labour. The relationship between these resources can be investigated by constructing a corresponding three-factor production function, with the following being identified as factors: fixed capital expenditure, working capital expenditure and labour expenditure. Since the parameters of the production function show the impact of individual factors of production on output (revenues from transit traffic), it has therefore been used as a criterion in justifying the innovation strategy. Two options were considered for the formation of facilities (rail enterprises) where innovative techniques and technology will be implemented in the first place.

Option 1 - the innovative development of all rail enterprises is carried out in proportion to their size, by which the funds will be distributed among the railways in proportion to their operational length of the network. It has been determined that there will be only minor changes in the elasticity ratios of fixed capital, i.e. no increase in the "quality" of rail enterprises as a result of this innovative strategy.

Accordingly, there will be no positive impact on transit flows and on the extent to which the transit potential of rail enterprises is utilised.

Option 2 - priority investment in enterprises that are more involved in the transit process. The analysis of the production performance of Ukrainian railways has shown that the South-Western Railway and Odessa Railway carry the most freight transit. These railways also account for most of the freight traffic. The calculation was carried out on the assumption that available financial resources will be mainly allocated between the Western Railway and Odessa Railway (80% of the planned resources) and the remaining 20% will be allocated between the Southern, Dnieper Railway, Donetsk Railway, and L'viv Railway in proportion to their operational length.

Concentrating investments on the two sections of the rail network where the most transportation is carried out will generate a profit of US\$ 93,3 mln. The proposed allocation of financial resources in the second option will normalise the production function of rail enterprises by increasing the elasticity of using fixed capital and reducing working capital and labour costs. It will also have an additional positive result, namely that the profit generated can be directed towards further innovative development.

Calculations have confirmed that the practical implementation of the proposed mechanism will help to improve the efficiency of using the transit potential by rail enterprises on the freight market.

The combination of theoretical, methodological and practical results obtained are based on a study of the essence and content of the country's transit potential for freight transport, as well as the improvement of the mechanism of using the transit potential by rail enterprises on the freight market, which gives grounds to state that the study has fulfilled an important task for economic and transport science.

**Keywords:** transit potential, mechanism of using the transit potential, rail enterprises, freight market.

## СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

### Монографії:

1. Luchnikova T., Dvulit Z., Yarmolitska O. Transit freight transport by railways in the system of the european integration policy of Ukraine. *Association agreement: driving integrational changes. Collective Monograph*. Chicago, Illinois, USA, 2019. P. 386-399 (0,8 друк.арк.). *Особистий внесок: надано оцінку системи транзитних вантажних перевезень підприємствами залізничного транспорту (0,4 друк.арк.).*

2. Лучникова Т.П. Особливості функціонування залізничних підприємств на ринку транзитних вантажних перевезень. *Стійкий розвиток підприємств у міжнародному економічному просторі: монографія*. За ред. О.В. Ареф'євої. Київ: ФОП Маслаков, 2018. С. 331-347 (0,91 друк.арк.).

### Статті у наукових періодичних виданнях інших держав:

3. Лучникова Т.П. Фактори формування транзитного потенціалу транспортної інфраструктури. *Scientific Journal Natural Science Readings*, Bratislava, Slovakia, 2019. №1. P. 39-45. [Фахове видання Словаччини]. (0,53 друк.арк.).

4. Luchnikova T., Shpak N., Dvulit Z., Sroka W. Strategic developmen of cargo transit services: a case study analysis. *Engineering Management in Production and Services*. Bialystok, Poland, 2018. №10(4), P. 76-84. <https://doi.org/10.2478/emj-2018-0024> [Фахове видання Польщі, Scopus]. (0,83 друк.арк.). *Особистий внесок: структурно-динамічний аналіз обсягів транзитних перевезень вантажів підприємствами залізничного транспорту та доходів від них методами ABC-аналізу і таксономічних показників. (0,4 друк. арк.).*

5. Лучникова Т.П. Систематизация факторов влияния на использование предприятиями железнодорожного транспорта транзитного потенциала

України. *Вестник Белорусского государственного университета транспорта. Наука и транспорт: наук.-практ. журнал.* Гомель, 2016. №. 1. С. 277-281. [Фахове видання Білорусі]. (0,44 друк.арк.).

6. Лучникова Т. П. Значение предприятий железнодорожного транспорта в использовании транзитного потенциала Украины. *Вестник Белорусского государственного университета транспорта. Наука и транспорт: наук.-практ. журнал.* Гомель, 2016. №. 2 (33). С. 93-95. [Фахове видання Білорусі]. (0,35 друк.арк.).

*Статті у наукових фахових виданнях України та виданнях, внесених до міжнародних наукометричних баз даних:*

7. Лучникова Т.П. Удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень. *Менеджер. Вісник Донецького державного університету управління. Серія: «Економіка»,* 2020. № 2(87). С. 96-111. [Фахове видання України, НМБД *Index Copernicus, ResearchBib*]. (0,81 друк.арк.).

8. Лучникова Т. П. Управління інвестиціями АТ «Українська залізниця» з метою нарощення транзитного потенціалу України. *Причорноморські економічні студії: наук. журн.; Причорномор. н.-д. ін-т екон. та інновацій.* Одеса, 2019. №48(2). С. 72-76. [Фахове видання України, НМБД *Index Copernicus*]. (0,63 друк.арк.).

9. Лучникова Т.П., Карпенко О.О. Інтеграція підприємств залізничного транспорту в європейську транспортну систему як напрям ефективного використання транзитного потенціалу України. *Modern Economics: електрон. наук. фахове вид.; Миколаїв. нац. аграр. ун-т. Миколаїв,* 2019. № 16 (2019). С. 21-26. [Електронний ресурс]. URL: [https://doi.org/10.31521/modecon.V16\(2019\)-03](https://doi.org/10.31521/modecon.V16(2019)-03) [Фахове видання України, НМБД *DOAJ, CrossRef, CiteFactor*]. (0,62 друк.арк.). *Особистий внесок: обґрунтовано напрями інтеграції підприємств залізничного транспорту України в європейську транспортну систему.* (0,31 друк.арк.).

10. Лучникова Т.П. Сутність використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту. *Економічний форум*: наук. журн.; Луцький нац. техніч. ун-т. Луцьк, 2016. № 3. С. 206-210. [Фахове видання України, НМБД *Ulrich's Periodicals Directory (США)*, *Google Scholar*, *Index Copernicus*]. (0,41 друк.арк.).

11. Лучникова Т.П., Марченко О.П. Сучасний стан локомотивного господарства залізниць України. *Економіка та управління*: Зб. наук. праць Держ. економ.-технол. ун-ту транспорту. Київ, 2016. № 36. С. 122-128. [Фахове видання України]. (0,48 друк.арк.). *Особистий внесок: обґрунтована необхідність капітальних інвестицій для оновлення локомотивного парку АТ «Укрзалізниця»*. (0,24 друк.арк.).

12. Лучникова Т.П. Дослідження сутності, специфіки та складових транзитного потенціалу України. *Економіка та управління*: Зб. наук. праць Держ. економ.-технол. ун-ту транспорту. Київ, 2015. № 32. С. 20-30. [Фахове видання України]. (0,77 друк.арк.).

13. Лучникова Т.П. Передумови підвищення функціонування міжнародних транспортних коридорів. *Економіка та управління*: Зб. наук. праць Держ. економ.-технол. ун-ту транспорту. Київ, 2012. № 20. С. 15-19. [Фахове видання України]. (0,35 друк.арк.).

14. Лучникова Т.П. Ефективність функціонування міжнародних транспортних коридорів як умова реалізації транзитного потенціалу. *Економіка та управління*: Зб. наук. праць Держ. економ.-технол. ун-ту транспорту. Київ, 2009. №13. С. 26-31. [Фахове видання України]. (0,61 друк.арк.).

*Опубліковані праці апробаційного характеру:*

15. Лучникова Т.П. Оценка влияния внешних факторов на использование транзитного потенциала Украины предприятиями железнодорожного транспорта. *Актуальные вопросы и перспективы развития транспортного и стороительного комплексов*: материалы IV междунар. научно-практ. конф. посвящ. 65-летию БИИЖТа-БелГУТа (Гомель, Белорусь, 11–12 октября 2018г.).

Гомель, 2018. С. 288-290. (0,19 друк.арк.).

16. Лучникова Т.П. Фактори впливу на використання залізничними підприємствами транзитного потенціалу країни по вантажним перевезенням. *Moderní vymožen ostivědy: Materiály XII mezinárodní vědecko - praktická konference* (Praha, Česká republika, 22 – 30 ledna 2016). Praha, 2016. Díl 2. *Ekonomickévědy*. С. 55-56. (0,11 друк.арк.).

17. Лучникова Т.П. Науково-практичні здобутки у використанні транзитного потенціалу України по вантажних перевезеннях. *Проблеми економіки и управления на железнодорожном транспорте: материалы XI междунар. научно-практ. интернет-конф.* (Киев, 9-15 сентября 2016 г.). Киев, 2016. С. 34-35. (0,06 друк.арк.).

18. Лучникова Т.П. Передумови удосконалення організаційно-економічних основ використання залізничними підприємствами транзитного потенціалу країни по вантажних перевезеннях. *Міжнародні транспортні коридори та корпоративна логістика: тези доп. за матеріалами XII науково-практ. міжнар. конф.* (Харків, 2-4 червня 2016 р.). Харків, 2016. С. 117-118. (0,11 друк.арк.).

19. Лучникова Т.П. Роль залізничного транспорту в реалізації транзитного потенціалу. *Маркетинг і логістика в системі менеджменту на залізничному транспорті: матеріали V міжнар. наук.-практ. конф.* (Кам'янець-Подільський, 29 вересня – 2 жовтня 2015 р.). Кам'янець-Подільський, 2015. С. 77-78. (0,12 друк.арк.).

20. Лучникова Т.П. Оцінка розвитку транзитних вантажних перевезень України в умовах економічної кризи. *Проблеми економіки и управления на железнодорожном транспорте: материалы IX междунар. научно-практ. интернет-конф.* (Киев, 17 ноября – 14 декабря 2014 г.). Киев, 2014. С. 252-253. (0,08 друк.арк.).

21. Лучникова Т.П. Реалізація та розвиток транзитного потенціалу України. *Залізничний транспорт: сучасні проблеми науки: матеріали ХІІІ наук.-практ. конф. молодих учених, аспірантів і студентів* (Київ, 12 грудня

2013 р.). Київ, 2013. С. 245-245.(0,1 друк.арк.).

22. Лучникова Т.П. Передумови підвищення функціонування міжнародних транспортних коридорів. *Інтеграція України в міжнародну транспортну систему*: тези I міжнар. наук.-практ. конф. (Дніпропетровськ, 21-22 травня 2009 р.). Дніпропетровськ, 2009. С. 34-35. (0,1 друк.арк.).

23. Лучникова Т.П. (Сопова Т.П.) Інтеграція залізниць України у міжнародну транспортну систему. *Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: техніка, технологія, економіка і управління*: матеріали IV міжнар. наук.-практ. конфі. Серія «Економіка і управління». (Київ, 2008 р.) Київ, 2008. С. 134. (0,08 друк.арк.).

## ЗМІСТ

<b>ВСТУП.....</b>	<b>23</b>
<b>РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ВИКОРИСТАННЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВАМИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА РИНКУ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ .....</b>	<b>31</b>
1.1 Понятійно-категоріальний апарат транзитного потенціалу країни з вантажних перевезень .....	31
1.2 Теоретичні основи формування та використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту .....	51
1.3 Методичні підходи щодо ефективного використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень.....	67
<b>Висновки до розділу 1.....</b>	<b>84</b>
<b>РОЗДІЛ 2 ОЦІНКА ВИКОРИСТАННЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВАМИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА РИНКУ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ .....</b>	<b>86</b>
2.1 Роль підприємств залізничного транспорту у використанні транзитного потенціалу країни з вантажних перевезень .....	86
2.2 Аналіз використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту в сучасних умовах господарювання .....	104
2.3 Передумови удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень .....	119
<b>Висновки до розділу 2.....</b>	<b>133</b>
<b>РОЗДІЛ 3 РЕАЛІЗАЦІЯ МЕХАНІЗМУ ВИКОРИСТАННЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВАМИ</b>	

<b>ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА РИНКУ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ .....</b>	<b>135</b>
3.1 Концептуальні основи ефективного використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту.....	135
3.2 Методичні підходи до формування тарифної політики для ефективного використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту .....	153
3.3 Оцінка ефекту від інноваційно-орієнтованого розвитку підприємств залізничного транспорту з метою використання транзитного потенціалу на ринку вантажних перевезень .....	165
<b>Висновки до розділу 3.....</b>	<b>181</b>
<b>ВИСНОВКИ.....</b>	<b>184</b>
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....</b>	<b>188</b>
<b>ДОДАТКИ.....</b>	<b>216</b>

## ВСТУП

**Актуальність теми.** Транспортна система є стратегічною галуззю України, від ефективності виробничо-господарської діяльності якої суттєво залежить соціально-економічний розвиток країни, рівень інтеграції її у світову транспортну мережу. Провідну роль у забезпеченні зовнішньоекономічних зв'язків України відіграють міжнародні залізничні вантажні перевезення, зокрема транзитні. Це спонукає підприємства залізничного транспорту до ефективного використання транзитного потенціалу, пошуку нових і вдосконалення вже відомих засобів забезпечення належного рівня його використання. Вирішення проблем забезпечення ефективного використання транзитного потенціалу України можливе шляхом формування та реалізації відповідних механізмів управління, що дозволить підприємствам залізничного транспорту досягнути економічних і соціальних цілей їхньої діяльності. Саме тому удосконалення механізму використання транзитного потенціалу на ринку вантажних перевезень є актуальним практичним завданням для підприємств залізничного транспорту України.

Дослідження особливостей, стану та перспектив формування транзитного потенціалу України дістало узагальнення та обґрунтування у працях таких науковців, як: О. О. Бакаєв, Т. В. Блудова, С. М. Боняр, А. М. Брайковська, О. О. Карпенко, О. О. Кравченко, О. А. Липинська, М. В. Макаренко, О. В. Мініна, А. М. Новікова, Ю. Є. Пащенко, Д. К. Прейгер, І. П. Садловська, О. В. Собкевич, Н. Ю. Ткаченко, Ю. М. Цветов, В. Г. Шинкаренко та інші. Вагомий внесок у розвиток теоретико-методичних основ ефективного використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень зроблено також такими вітчизняними дослідниками, як: М. Г. Белінська, О. В. Бойко, Н. І. Богомолова, О. В. Васильєв, З. П. Дзуліт, В. Л. Дикань, Г. Д. Ейтутіс, В. П. Ільчук, О. І. Никифорок,

Н. М. Колесникова, М. І. Міщенко, А. М. Пасічник, Є. М. Сич, В. В. Чорний, В. П. Яновська та інші, у наукових роботах яких запропоновано низку заходів щодо підвищення ефективності реалізації транзитного потенціалу країни.

Варто зазначити, що незважаючи на існування значної кількості теоретичних та практичних напрацювань щодо проблем використання транзитного потенціалу країни, все ж залишається потреба у подальшому їхньому поглибленому дослідженні, зокрема з погляду специфіки управління вантажними перевезеннями залізничного транспорту. Таким чином, наукова та практична значущість проблем ефективного використання транзитного потенціалу країни у сучасних умовах господарювання зумовили вибір теми представленої дисертаційної роботи, її мету, завдання, об'єкт та предмет дослідження.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Дисертація має безпосередній зв'язок з Законом України «Про залізничний транспорт» від 04.07.1996 р. № 273/96-ВР із змінами та доповненнями; Законом України «Про транзит вантажів» від 20.10.1999 р. № 1172-XIV із змінами та доповненнями; Національною транспортною стратегією України на період до 2030 року, схваленою Розпорядженням КМУ від 30.05.2018 р. № 430-р; Планом заходів з реформування залізничного транспорту, затвердженим Розпорядженням КМУ від 27 грудня 2019 р. № 1411-р.

Результати, отримані в дисертації, використані при проведенні науково-дослідних робіт на тему: «Проблеми розвитку транспортних послуг в умовах глобалізації: зарубіжний досвід та його використання в Україні» (2011-2015 рр., номер держреєстрації № 0111U005977), в якій автором досліджено процес становлення та регулювання єдиного ринку транспортних послуг в Європейському Союзі; «Дослідження ефективного використання підприємствами залізничного транспорту транзитного потенціалу України по вантажних перевезеннях» (2015-2016 рр., номер держреєстрації № 0116U002818), де автором запропоновано методичні підходи щодо забезпечення ефективного використання транзитного потенціалу України

підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень; «Менеджмент зовнішньоекономічної діяльності підприємств України в умовах глобалізації» (2019-2022 рр., номер держреєстрації № 0118U100624), в якій автором досліджені фактори забезпечення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту на міжнародному ринку вантажних перевезень в умовах глобалізації.

**Мета і завдання дослідження.** Метою дисертаційної роботи є наукове обґрунтування та розробка теоретико-методичних положень і прикладних рекомендацій щодо формування та розвитку механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень.

Для досягнення мети було визначено такі завдання дослідження:

- охарактеризувати та доповнити понятійно-категоріальний апарат транзитного потенціалу країни з вантажних перевезень;

- узагальнити теоретико-методичні засади використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень;

- оцінити стан використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту в сучасних умовах господарювання;

- визначити передумови удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень;

- сформулювати концептуальні основи ефективного використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень;

- удосконалити механізм використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень;

- обґрунтувати методичні підходи до формування тарифної політики, спрямовані на підвищення ефективності використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту;

- розробити методичний підхід до оцінки ефекту від інноваційно-орієнтованого розвитку підприємств залізничного транспорту.

*Об'єктом дослідження* є процес використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень.

*Предметом дослідження* є теоретичні, методичні та практичні аспекти удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень для підвищення ефективності їхньої діяльності.

**Методи дослідження.** Під час дослідження використано методи: аналізу і синтезу, логічного узагальнення – для критичного дослідження понятійно-категоріального апарату транзитного потенціалу; системного аналізу – для розробки концептуальних основ ефективного використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту; ретроспективного аналізу – для дослідження теоретико-методичних підходів до використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту; економіко-математичного моделювання – для забезпечення підвищення ефективності використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень; структурно-динамічний, таксономічний та АВС-аналіз – для оцінки використання транзитного потенціалу; графічний – для наочного представлення інформації та результатів дослідження.

**Наукова новизна одержаних результатів.** Обґрунтовані у дисертаційній роботі теоретико-методичні основи та практичні рекомендації є подальшим поглибленням вирішення науково-практичного завдання підвищення ефективності використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень. До найвагоміших результатів дисертації, які представляють наукову новизну, належать такі:

***удосконалено:***

- концептуальні основи ефективного використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту шляхом удосконалення його механізму як взаємопов'язаної сукупності структурних елементів зі

зворотним зв'язком, який, на відміну від відомих, містить три блоки: загальнотеоретичні засади, детермінанти удосконалення та практичну реалізацію. Впровадження даного механізму забезпечить баланс між рівнем реально затребуваної та рівнем потенційно затребуваної транспортних систем, а також між рівнем потенційно затребуваної транспортної системи та рівнем використання транзитного потенціалу;

- перелік передумов удосконалення механізму використання підприємствами залізничного транспорту транзитного потенціалу, до яких віднесено інтелектуальні, геополітичні, інноваційні, інфраструктурні, правові, організаційні, політичні, економічні та інформаційні. Виділення зазначених передумов дозволить підвищити ефективність використання підприємствами залізничного транспорту транзитного потенціалу на ринку вантажних перевезень та сприятиме закріпленню за Україною статусу потужної країни-транзитера;

- сутність поняття «використання транзитного потенціалу», яке запропоновано розуміти як створення належних умов та запровадження відповідних принципів з метою залучення максимально можливих обсягів транзитних вантажів та одержання відповідних доходів. При цьому належні умови мають сприяти раціональному використанню природно-територіальних, інфраструктурних, інформаційних, людських та виробничо-обслуговуючих потенціалів, які є неодмінними складовими транзитного потенціалу;

- зміст поняття «ефективне використання підприємствами залізничного транспорту транзитного потенціалу на ринку вантажних перевезень», яке запропоновано розглядати як таке використання, за якого величини показників, що характеризують потенційно затребувану на ринку міжнародних вантажних перевезень транспортну систему наближаються до величин показників транзитного потенціалу країни, а величини показників реально затребуваної на ринку міжнародних вантажних перевезень транспортної системи країни наближаються до величин показників потенційно затребуваної на ринку міжнародних вантажних перевезень транспортної системи, що відображає

системність та збалансованість розвитку транспортної системи країни;

- науково-методичні основи використання транзитного потенціалу, які, на відміну від існуючих, враховують прямий вплив підприємств залізничного транспорту на привабливість транзитних вантажних перевезень територією України шляхом удосконалення транспортної інфраструктури, рівня її інноваційності, розвитку логістичних систем та впровадження сучасних технологій управління процесом перевезень. Це дозволяє підвищити ефективність використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту та забезпечує привабливість і конкурентоспроможність вантажних перевезень територією України;

***дістали подальшого розвитку:***

- теоретичний базис транзитного потенціалу країни з вантажних перевезень, зокрема, за допомогою введення таких характеристик, як «реально затребувана транспортна система» та «потенційно затребувана транспортна система», виділення яких сприяє підвищенню ефективності управління транспортною системою країни та зближенню рівнів реально та потенційно затребуваних транспортних систем;

- методичні підходи до формування тарифів на транзитні вантажні залізничні перевезення, які, на відміну від існуючих, ґрунтуються на умовах встановлення взаємовигідних тарифів для клієнтів і підприємств залізничного транспорту. Вони визначаються виходячи з умов рівновигідності в різних ситуаціях на ринку з урахуванням зміни тарифів на конкурентних напрямках, що дає можливість проводити гнучку тарифну політику на ринку транзитних вантажних перевезень та сприяє ефективнішому використанню транзитного потенціалу України;

- методичний підхід до обґрунтування стратегії інноваційно-орієнтованого розвитку підприємств залізничного транспорту, який, на відміну від існуючих, базується на оцінюванні доцільності технологічних і структурних трансформацій внаслідок запровадження інновацій на підприємстві, обґрунтуванні напрямів пріоритетного інноваційного розвитку та визначенні

стратегічних напрямів впровадження інноваційної техніки та технологій. Його застосування дозволяє підвищити ефективність інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту та як результат забезпечити їхню конкурентоспроможність на ринку транзитних перевезень.

**Практичне значення одержаних результатів** полягає у використанні результатів дослідження в процесі управління підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень щодо використання транзитного потенціалу України, а також при підготовці й реалізації заходів щодо забезпечення підвищення його ефективності. Результати дослідження використовуються в діяльності Філії «ЦТС «ЛІСКИ» АТ «Укрзалізниця» (акт впровадження № 10/1705/1 від 24.06.2020 р.) та ТОВ «ВВМ Транс» (акт впровадження № 13/10 від 26.09.2019 р.) Результати дисертації також використовуються у навчальному процесі Державного університету інфраструктури та технологій при підготовці фахівців з економіки та менеджменту (акт впровадження № 01/11 1145а від 19.12.2019 р.).

**Особистий внесок здобувача.** Дисертаційна робота є самостійно виконаним науковим дослідженням. Усі наукові результати і практичні пропозиції, що містяться в роботі, отримано автором самостійно. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, в дисертації використано тільки ті положення, які належать автору особисто. Обсяг особистого наукового внеску автора наведено у переліку опублікованих праць.

**Апробація результатів дослідження.** Основні положення та результати дисертації обговорювалися на 9 науково-практичних конференціях, з яких 8 міжнародних: «Актуальные вопросы и перспективы развития транспортного и строительного комплексов» (м. Гомель, Білорусь, 2018 р.); «Mezinárodní vědecko-praktická konference «Moderní vymoženosti vědy» (м. Прага, Чехія, 2016 р.); «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте» (м. Київ, 2016 р.); «Міжнародні транспортні коридори та корпоративна логістика» (м. Харків, 2016 р.), «Маркетинг і логістика в системі менеджменту на залізничному транспорті» (м. Кам'янець-Подільський,

2015 р.); «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте» (м. Київ, 2014 р.); «Залізничний транспорт: сучасні проблеми науки» (м. Київ, 2013 р.); «Інтеграція України в міжнародну транспортну систему» (м. Дніпропетровськ, 2009 р.); «Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: техніка, технологія, економіка і управління» (м. Київ, 2008 р.).

**Публікації.** За результатами дослідження опубліковано 23 роботи загальним обсягом 9,49 друк. арк. (з яких автору належить 8,11 друк. арк.), у тому числі дві публікації у колективних монографіях, 8 наукових статей у фахових виданнях України (з них 4 – у виданнях, внесених до наукометричних баз), 4 наукові статті у наукових періодичних виданнях інших держав (з них одна – у виданні, внесеному до наукометричної бази Scopus), 9 публікацій у виданнях апробаційного характеру.

**Структура та обсяг дисертації.** Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг дисертації становить 236 сторінок друкованого комп'ютерного тексту. Основний зміст дисертаційної роботи викладено на 187 сторінках. Робота містить 18 таблиць та 22 рисунки, список використаних джерел із 257 найменувань розміщено на 28 сторінках, 7 додатків – на 21 сторінці.

# РОЗДІЛ 1

## ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ВИКОРИСТАННЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВАМИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА РИНКУ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

### 1.1 Понятійно-категоріальний апарат транзитного потенціалу країни з вантажних перевезень

Необхідною умовою для забезпечення світової стабільності та загальної гарантованої безпеки - як національної, так і глобальної - є інтенсивна і синхронна інтеграція якомога більшого числа країн у світову економічну систему. Країни, не долучені до глобалізаційних процесів, несуть відчутні втрати і в той же час своїм відставанням, а вірніше, застоєм та деградацією гальмують глобальний розвиток.

Глобалізація світової економіки і торгівлі призводить до того, що ринки товарів і послуг стають усе більш відкритими і вільними від традиційних видів бар'єрів і обмежень [1, 2, 166].

У своїй початковій стадії глобалізація – це процес швидкої зміни застарілої моделі індустріального розвитку на нову – інформаційно-інтелектуальну. Глобалізація обумовлює корінні соціальні й економічні зміни.

Разом з тим, пов'язані з глобалізацією позитивні результати і блага розподіляються вкрай нерівномірно. При цьому сильні в економічному і політичному сенсі країни традиційно проводять політику сили й абсолютизації своїх життєво важливих інтересів, що звичайно послаблює країни, слабші за них [53].

Ряд умов, характерних для ХХІ століття, в тому числі, економічна взаємозалежність країн, загальний світогосподарський простір та інформатизація поряд зі швидко зростаючим числом населення обумовлюють

зміцнення зовнішньоекономічних зв'язків між країнами, розташованих як на одному, так і на різних континентах [19].

Основою посилення зовнішньоекономічної діяльності є зростання ролі і місця транспорту в світовому господарському просторі [2]. Саме інтегрована транспортна система забезпечує надійне, відносно швидке та економічне транспортування виробів з одних країн в інші, що відіграє важливу роль в інтернаціоналізації виробництва.

Таким чином, сучасний розвиток міжнародних транспортних систем є тісно пов'язаним із процесами глобалізації та є об'єктивно необхідним для забезпечення економічного зростання країни, особливо завдяки ефективному використанню наявного транзитного потенціалу. Прискорення процесів глобалізації та міжнародної конкуренції в контексті європейської інтеграції стало передумовою підвищення актуальності проблеми реалізації транзитного потенціалу [74].

Транспорт, забезпечуючи зв'язок виробництва і споживання, виступає своєрідним прискорювачем активності руху товарно-матеріальних потоків, задовольняє потреби населення у перевезеннях, та відіграє важливу роль в розвитку економіки будь-якої країни. Розвиток зовнішньоекономічних відносин, міжнародної торгівлі, соціально-економічного розвитку регіонів і країни в цілому, значною мірою залежить від транспортного фактора, а потреба у високорозвиненій транспортній системі все більше зростає.

Відповідно до Закону України про транспорт [3], що визначає правові, економічні, організаційні та соціальні основи діяльності, «транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях. Розвиток і вдосконалення транспорту здійснюється відповідно до національної програми з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечується державою».

До єдиної транспортної системи України відносяться шляхи сполучення загального користування, відомчий транспорт, промисловий залізничний транспорт, трубопровідний транспорт та транспорт загального користування.

Єдина транспортна система повинна мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, до складу якого входить складування і технологічна підготовка, транспортування вантажів, а також має відповідати вимогам не тільки суспільного виробництва, але й національної безпеки та забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України [3].

Значну роль при цьому відіграє транспортне забезпечення території, тобто розвиток її транспортної інфраструктури, яка пов'язує промислові та сільськогосподарські підприємства, впливає на першочерговість засвоєння природних ресурсів, спеціалізацію та розміщення виробництв, перш за все, хімічної промисловості, чорної металургії та машинобудування. Тому розміщення великих промислових підприємств без розвинутої інфраструктури, в тому числі транспортної, нераціонально.

Сучасні тенденції розвитку світової економіки характеризуються постійним розширенням господарських зв'язків та міжнародної економічної кооперації. Тому пріоритетним напрямом у політиці розвинутих країн стали інтеграційні процеси, що передбачають створення умов для вільного переміщення товарів, послуг, капіталів, робочої сили. Це зумовлює постійне зростання транснаціональних потоків і міжнародного транзиту вантажів. Для багатьох держав перевезення транзитних вантажів через свою територію стало важливим джерелом експорту послуг, валютних надходжень до бюджету, створення додаткових робочих місць. Питання розвитку транзитного потенціалу посідають чільне місце в європейській транспортній політиці.

Економічна криза останніх років та трагічні події на сході України, які дали поштовх для негативних глобальних змін у вітчизняному народному господарстві, несприятливо впливають на процеси в економіці і соціальній сфері країни. Стан політичної, соціально-економічної ситуації, недосконала

нормативна база, відсутність чіткої стратегії розвитку України зумовлюють гальмування її розвитку та призводять до занепаду багатьох сфер діяльності.

У даному контексті особливої актуальності набуває розробка механізму ефективного використання наявного потужного транзитного потенціалу країни транспортними підприємствами (зокрема залізничними), задля підвищення конкурентоспроможності України, залучення інвестицій та налагодження міжнародних зв'язків.

Розробка вищезгаданого механізму та методичних підходів до його реалізації обумовлює необхідність аналізу сутності таких категорій, як «потенціал», «економічний потенціал», «транзит» та уточнення поняття «транзитний потенціал».

На сьогоднішній день широко використовується поняття «потенціал» у вітчизняній та зарубіжній літературі. Ми постійно стикаємося з такими видами потенціалів, як: оборонний, інтелектуальний, природноресурсний, народногосподарський, економічний, інфраструктурний, організаційний тощо.

Відображення сутності терміну «потенціал» знайшло обґрунтування у працях Мельник А.Ф. [121], Уліганинець Г.П. [184], Краснокутської Н.С. [67], Архангельського В.М. [3] та інших вчених.

Термін «потенціал» у своєму етимологічному значенні походить від латинського «*potentia*», що означає «сила» [1].

У словнику української мови «потенціал» трактується як «сукупність усіх наявних засобів, можливостей, продуктивних сил і т. ін., що можуть бути використані в якій-небудь галузі, ділянці, сфері» [38]

Репіна І.М. під «потенціалом» розуміє сукупність різних видів ресурсів, до яких відносить трудові ресурси, матеріальні, технічні, фінансові, інноваційні, а також сукупність всіх компетенцій персоналу різних категорій, які можна використати для отримання максимально можливого прибутку та постійного розвитку підприємства [150].

Мельник А.Ф. визначив потенціал як «наявність можливостей у суб'єктів господарювання раціонально використовувати всі види ресурсів з урахуванням впливу зовнішнього середовища для досягнення поставлених цілей» [121, с. 88].

Уліганинець Г.П. поняття «потенціал» окреслює конкретними, фіксованими, реальними можливостями, які формуються в процесі будь-якої економічної діяльності і нереальними з будь-яких причин в теперішній час, але знаходяться вони в готовому вигляді [5, С.21].

На думку Архангельського В.М. «потенціал – це сукупність певних накопичених ресурсів (матеріальних, фінансових, інформаційних і т.д), які мобілізуються для удосконалення виробництва» [6].

Краснокутська Н.С. відмічає, що «потенціал підприємства – можливості системи ресурсів і компетенцій підприємства створювати результат для зацікавлених осіб за допомогою реалізації бізнес-процесів» [67, с.7].

З точки зору гносеології, потенціал може розглядатися як можливість і здатність виконання дій або реалізації функцій, які знаходяться в прихованому вигляді і можуть бути використані в певних умовах. Стосовно держави під потенціалом розуміють сукупність усіх засобів, джерел, запасів, які можуть бути використані при реалізації відтворювальних процесів та збільшення добробуту країни. У цьому аспекті потенціал держави може оцінюватися як здатність до розвитку господарства.

У цілому виділяють два основні наукові підходи до трактування поняття «потенціал» – фізико-математичний та економічний.

Фізико-математичний підхід трактування поняття «потенціал» має прикладний характер для фізики, хімії, математики.

Що стосується економічного потенціалу, то опрацювання наукової літератури за даною тематикою свідчить про значну суперечливість думок вчених у розумінні сутності категорії «економічний потенціал» та дотриманні ними одного з поширених підходів до його визначення – ресурсного, функціонального, результативного (рис. 1.1).

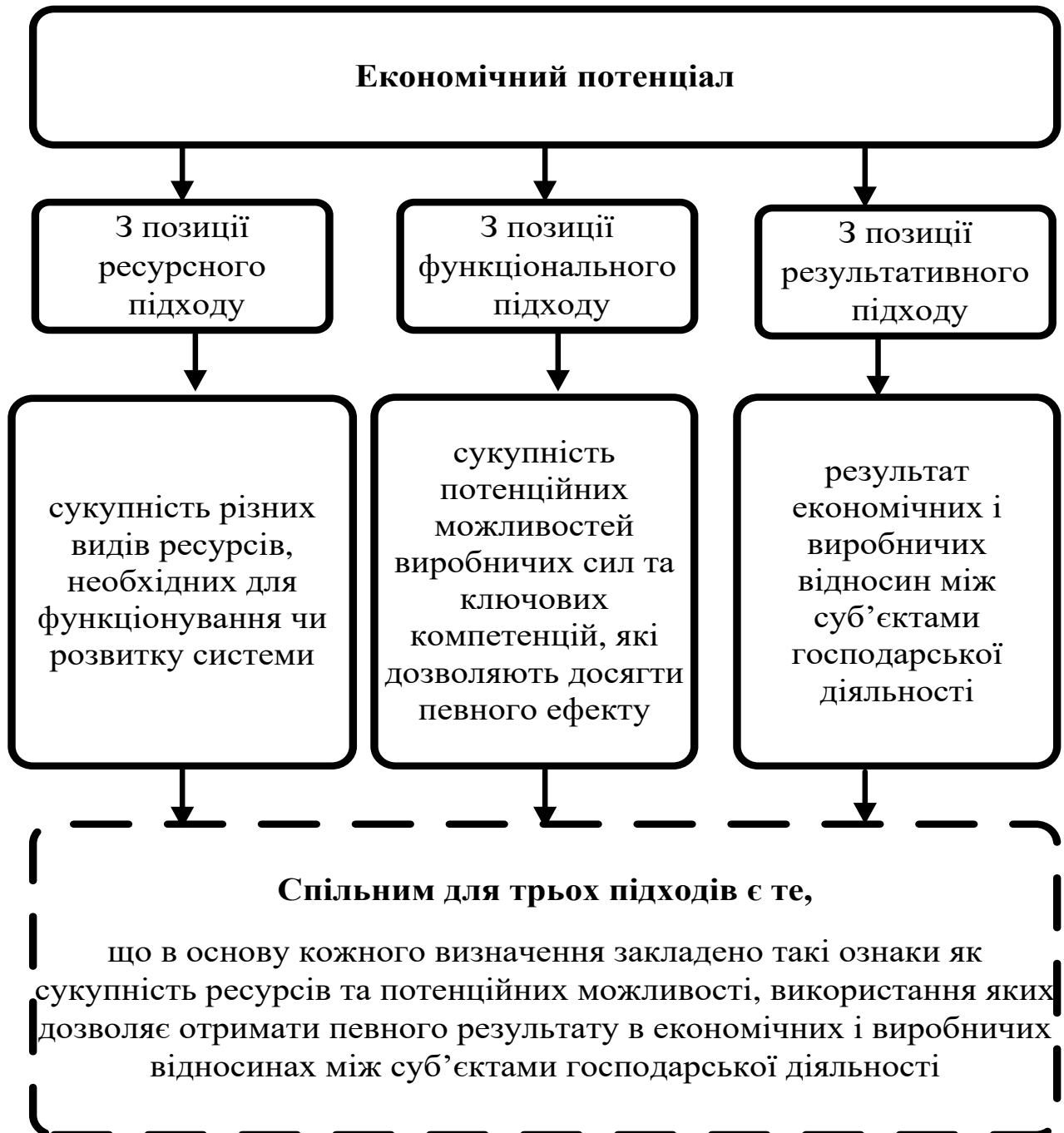


Рис. 1.1. Теоретико-методичні підходи щодо визначення категорії «економічний потенціал»

*Джерело: складено автором за [2, 3, 6, 22, 67, 184, 121, 138, 150]*

З позицій *ресурсного підходу*, економічний потенціал слід розглядати як сукупність різних видів ресурсів, необхідних для функціонування чи розвитку системи. В такому випадку увага приділяється лише ресурсній складовій «економічного потенціалу», а рівень використання ресурсів визначається як

відношення результату, який можна отримати, до обсягу ресурсів, які застосовуються.

З позицій *функціонального підходу* економічний потенціал - це сукупність потенційних можливостей виробничих сил та ключових компетенцій, які дозволяють досягти певного ефекту.

З позицій *результативного підходу* економічний потенціал варто розглядати з погляду результату економічних і виробничих відносин між суб'єктами господарської діяльності.

Аналіз економічної літератури [2, 3, 6, 22, 51, 67, 81, 112, 120, 184, 121, 138, 150] дозволяє стверджувати, що більшість визначень категорії «економічний потенціал» ґрунтується на перших двох концепціях. Підтвердженням цього є найбільш поширене трактування «економічного потенціалу», яке надає Н.А. Гражевська. На її думку «економічний потенціал - це кількісно-якісна характеристика наявності й можливості використання всіх видів ресурсів, які має держава для свого економічного та соціального прогресу та розвитку» [22]. Вона визначила, що дане поняття можна розглядати з таких позицій:

- натурально-речового складу;
- сучасного стану та перспектив його розвитку й виконання;
- організаційних форм управління цим потенціалом;
- окремих його складових, що розташовані й функціонують як на власній (національній) території, так і за її межами;
- вкладу окремих організаційно-правових форм господарювання, передбачених законодавством, у підсумкові результати господарювання в країні, в процесі пошуку, добутку, транспортування, перероблення, виробництва, споживання та нагромадження всіх видів ресурсів [22].

На думку Мочерного С., яка на наш погляд є схожою з думкою Гражевської Н.А., «економічний потенціал – комплексна характеристика рівня економічної могутності нації, наявних ресурсів і можливостей забезпечувати

розширене відтворення, суспільні потреби та соціально-економічний прогрес суспільства» [38, с. 243].

Виходячи з вищезазначеного, більш логічним та комплексним підходом до визначення категорії «економічний потенціал», є результативна концепція, яка враховує зв'язок і причетність ресурсів до процесу виробництва, адже потенціал на будь-якому рівні виникає як підсумок взаємодії ресурсів і знань, що його забезпечують.

У словнику української мови «економічний потенціал» визначається як «сукупність економічних можливостей держави (або об'єднання держав), які можуть бути використані для забезпечення всіх матеріальних потреб (виробництва, оборони, особистих потреб населення і т. ін.)» [161, с. 402].

У економічному словнику за заг. ред. Завадського Й. С. «економічний потенціал» (англ. *Economic potential*) трактується як сукупність невикористаних економічних можливостей держави, які можуть слугувати для потреб суспільства, саме він відображає економічну велич держави, досягнутий обсяг національного багатства, рівень розвитку продуктивних сил та можливості їх зростання [44, с. 244].

Ковальська Л.Л. під «економічним потенціалом» розуміє максимальні можливості об'єкта функціонування з урахуванням чинників впливу раціонально використовувати всі види ресурсів для досягнення поставлених цілей»[57, с. 60].

На думку Лапіна Є.В., категорія «економічний потенціал» відображає сукупні можливості досягнення економічним суб'єктом різних цілей у різних областях. При цьому необхідно, щоб така оцінка відображала характер соціально-економічних відносин на сучасному етапі і містила в собі інтегральні оцінні характеристики всіх аспектів діяльності підприємства [75].

Самоукін Л.І. вважає, що «під економічним потенціалом слід розглядати як взаємозв'язок між трудовими колективами, а також управлінським апаратом підприємства, організації, галузей народного господарства в цілому з приводу

повного використання їх можливостей до створення матеріальних благ і послуг» [155, с.5].

Аналіз публікацій Савченко М.В. показав, що вчена виділяє декілька підходів до визначення «економічного потенціалу». Найширшим з них є таке трактування, як «складна економічна система функціональних відносин між елементами реального і потенційного рівня розвитку підприємства, що відображає його готовність у певний час мобілізувати ресурсні можливості для досягнення поставлених цілей з максимальною ефективністю в процесі оптимальної взаємодії із зовнішнім середовищем» [153, с. 13].

Проведе дослідження підходів до трактування змісту поняття «економічний потенціал» свідчить, що проаналізовані визначення мають багато спільного. Усі вони зводяться до того, що в основі терміну «економічний потенціал» закладено такі ознаки, як сукупність ресурсів та потенційні можливості їх використання для отримання певного результату в економічних і виробничих відносинах між суб'єктами господарської діяльності.

Що стосується економічного потенціалу країни, то його можна представити у вигляді комплексу взаємозв'язаних потенціалів, які є складовими структури національної економіки: природно-ресурсний потенціал, виробничо-технологічний потенціал – сукупність засобів виробництва (будинки, спорудження, обладнання і устаткування), а також існуючі технології їхнього використання в економічній діяльності, трудовий потенціал, науково-технічний потенціал, внутрішньоекономічний потенціал та експортний потенціал. Економічний потенціал країни також може бути визначений сукупністю галузей народного господарства, підприємств, установ, які виробляють промислову, сільськогосподарську, будівельну продукцію, надають різні послуги виробничого й невиробничого призначення. Цей принцип покладено в основу класифікації економічного потенціалу країни за сферою діяльності [44].

Однією з важливих складових економічного потенціалу країни є транспортний потенціал, основою якого є транспортна система держави, яка

спрямовується на задоволення власних потреб та потреб закордонних клієнтів у перевезеннях вантажів різними видами транспорту.

За визначенням Козлова В.С транспортний потенціал - це «загальний обсяг накопичених транспортних ресурсів регіону, галузі, підприємства, які можуть бути задіяні для досягнення максимально можливих обсягів задоволення попиту на ринку транспортних послуг у перспективі за їх оптимального використання» [61].

Якщо раніше підприємства, що входять до транспортного комплексу, виконували лише обслуговуючу роль для різних галузей виробничої сфери, то нині транспорт став важливою і необхідною умовою в реалізації геостратегічного потенціалу, у міжнародному поділі праці та в загальному соціально-економічному розвитку держави.

Слід зазначити, що за даними [117] частка підприємств транспорту у валовому внутрішньому продукті України становить майже 10%, а у вартості основних виробничих засобів - майже 15% загального виробничого потенціалу, що в масштабах країни є досить значною величиною. Таким чином, упродовж останніх років на тлі стрімких ринкових перетворень транспорт перетворився в окремий системоутворюючий чинник економічного зростання країни.

Особливою сферою використання транспортного потенціалу є транзит.

Відповідно до Закону України «Про транзит вантажів» під транзитом розуміють – «перевезення транспортними засобами транзитних вантажів (вироблених за кордоном) під митним контролем через територію України між двома пунктами або в межах одного пункту пропуску через державний кордон України» [145]. Цей Закон визначає транзит лише залізничним, автомобільним, морським, річним та авіаційним транспортом, оскільки трубопровідний має свою специфіку та регулюється іншим законодавством.

Відповідно до Митного кодексу України [119], ст. 90 «транзит – це митний режим, відповідно до якого товари та/або транспортні засоби комерційного призначення переміщуються під митним контролем між двома митними органами або в межах зони діяльності митного органу без будь-якого

використання цих товарів, без сплати митних платежів та без застосування заходів нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності». Характеристика видів транзиту подана на рис. 1.2.

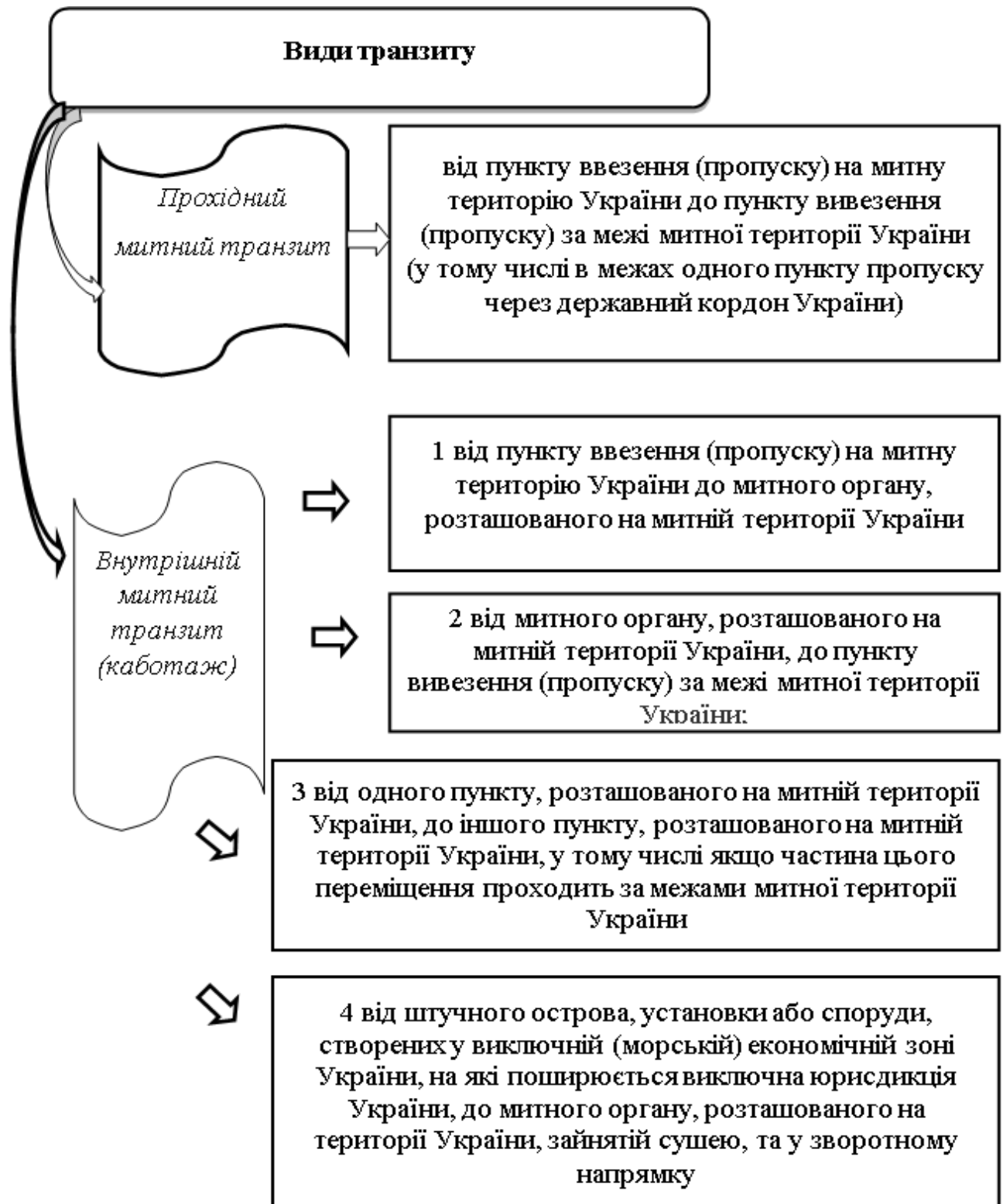


Рис. 1.2. Характеристика видів транзиту

Джерело: сформовано автором за [119]

У Законі України «Про зовнішньоекономічну діяльність» надано наступне визначення «транзит –це переміщення товарів, вироблених за межами України, через територію України без будь-якого використання цих товарів на зазначеній території» [141].

Як зазначає Новікова А.М., за своєю суттю транзит є експортом транспортних послуг, що надаються національними компаніями вантажовласнику і перевізнику під час проходження вантажу і транспортного засобу територією України. Номенклатура послуг безпосередньо залежить від рівня розвиненості національної транспортної мережі. До них можна віднести послуги державних транспортних підприємств, експедиторів, зв'язківців, портовиків та ін. [123, с. 20].

Пащенко Ю.Є. в [128] трактує транзит як «економічну категорію, що визначає економічні відносини між вантажовласниками, перевізниками і країнами, через які проходить транзит».

Варто відмітити, що транзит включає не лише транспортування чи перевалку вантажу, а й додаткову його обробку на вузлових станціях, завдяки чому вантаж набуває доданої вартості, яка по праву слугує процвітання та джерелом розвитку вантажообробників, вантажоперевізників і транспортних підприємств. Наявність транзиту забезпечує також розвиток широкого спектру послуг, до яких можна віднести ремонт та сервісне обслуговування транспортних засобів, заправка паливом тощо.

Об'єктивною необхідністю транзиту як виду перевезень є нерівномірність концентрації природних ресурсів та відносна обмеженість предметів споживання в різних країнах; розвиток торговельних відносин між державами; необхідність урізноманітнення енергетичних і матеріальних ресурсів, постачання і накопичення яких доцільно в теперішній час; спеціалізацією окремих країн на виробництві товарів тощо [32, с.36].

У науковій літературі широко використовується поняття «транзитний потенціал», яке характеризується можливістю і здатністю країни здійснювати міжнародні транзитні перевезення своєю територією. Транзитний потенціал

держави є частиною сукупного економічного потенціалу країни. Наявність транзитного потенціалу і його ефективне використання підвищує конкурентоспроможність країни.

Економічному змісту і сутності поняття «транзитний потенціал» присвячена значна кількість робіт таких відомих вітчизняних учених, як Пирожков С. [145], Прейгер Д. [139, 145], Малярчук І. [145], Блудова Т.В. [9], Новікова А.М. [124], Ларін В.О. [79], Липинська О.А. [82], Мініна О.В. [114], Чернега О.Б. [192], Білозубенко В.С. [192], Расторгуєв А.С. [192], Ткаченко Н.Ю. [172], Маров І.В. [109] та ін. Систематизація визначень поняття «транзитний потенціал» наведена в табл. 1.1.

*Таблиця 1.1*

Систематизація визначень поняття «транзитний потенціал»

Автор	Визначення
1	2
Пирожков С., Прейгер Д., Малярчук І. [145, с. 5]  Блудова Т. [9, с. 10]	«потенційні можливості існуючих і створюваних в країні додатково об'єктів і засобів виробничої, а також відповідних інституційної та інформаційної інфраструктур забезпечувати безперебійну і безпечне транспортування під митним контролем через територію цієї країни транспортними засобами транзиту всіх видів транспорту (включаючи трубопровідний та лінії електропередачі) вироблених за її межами транзитних вантажів (у тому числі енергетичних ресурсів і електроенергії) для споживання в інших країнах».
Новікова А. М. [124, с.5]	«спроможність транспортної системи країни та відповідної інституціональної інфраструктури забезпечувати безперебійне та безпечне транспортування через територію цієї країни транзиту вантажів та пасажирів третіх країн без шкоди для внутрішніх та експортно-імпортних перевезень».
Ларін В.О. [79]	«сукупність можливостей всіх видів транспорту задовольнити ефективно обслуговування міжнародних потоків вантажів, що проходять по території країни між пунктом відправлення та пунктом призначення».

## Продовження табл. 1.1

1	2
Липинська О.А. [82]	«потенційна здатність держави усувати перешкоди на шляху просування, брати участь у задоволенні потреб світового співтовариства або його частини в забезпеченні світогосподарських зв'язків, які відображаються інформаційними, фінансовими, товарними й пасажирськими потоками»
Мініна О.В. [114]	«сукупні можливості наявних ресурсів регіональної господарської системи, включаючи інфраструктурні галузі як елементи цієї системи, забезпечувати проходження територією потужних транзитних потоків, породжувати синергійні просторові ефекти і формувати механізм стимулювання сталого розвитку регіону»
Чернега О.Б., Білозубенко В.С. і Расторгуєв А.С. [192]	«можливості держави виконувати транзит вантажів і супутні транзитні послуги на основі сукупності матеріальних, економічних, соціальних, правових та управлінських факторів, що визначають рівень розвитку і функціональності національної транспортної системи, а також здатність виконання таких функцій, забезпечена в політичній площині».
Ткаченко Н.Ю. [172, С.24]	«сукупність факторів та умов різної природи, які обумовлюють можливості та здатність транспортної системи країни при взаємодії з транспортними системами інших країн здійснювати конкурентоспроможні транзитні перевезення всіма видами транспорту».
Маров І.В. [109, С. 33].	«сукупність географічного положення країни та розвинутої транспортної мережі з відповідною транспортною інфраструктурою, що надає перевагу в спрямуванні міжнародного транзиту території держави та визначає її можливість надавати транзитні послуги».

*Джерело: складено автором*

Аналіз літератури свідчить, що у більшості наукових праць транзитний потенціал розглядається лише як характеристика певної території, а масштабом його виміру виступають кількісні та якісні параметри транспортної системи цієї території. Це обумовлює необхідність уточнення даного поняття, тому в рамках даного дослідження доцільно сформулювати власне визначення «транзитного потенціалу країни» на основі аналізу різних підходів до змісту вищезгаданої економічної категорії та виявлених складових, які формують транзитний

потенціал країни.

Спираючись на результати проведених досліджень, встановлено, що однією з важливих складових економічного потенціалу країни є транспортний потенціал. При цьому, особливою сферою використання транспортного потенціалу є транзитний потенціал (рис. 1.3).

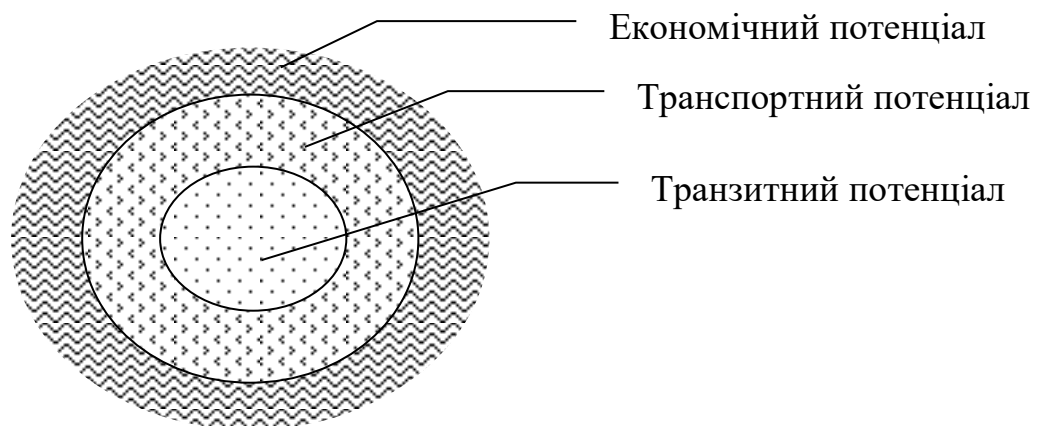


Рис. 1.3. Взаємозв'язок економічного, транспортного та транзитного потенціалів

*Джерело: сформовано автором*

Проведений аналіз показав, що складові транзитного потенціалу напряду пов'язані зі складовими транспортного потенціалу, які формуються саме транспортними підприємствами.

З огляду на зазначене, пропонуємо до складових транзитного потенціалу країни віднести природно-територіальний, інфраструктурний, виробничо-обслуговуючий, інформаційний та людський потенціали (рис. 1.4).

Першою складовою є *природно-територіальний потенціал*, до якого відноситься географічне розташування країни, адже якщо держава знаходиться на перетині важливих торговельних шляхів між регіонами, вона може стати країною-транзитером. Також мають важливе значення земельні ресурси

(територія), які потрібні для розташування транспортних шляхів та організації транспортної діяльності. Сюди ж можна віднести енергетичні ресурси, які можуть використовуватися для обслуговування транзитних перевезень [2].

Другою складовою транзитного потенціалу, є *інфраструктурний потенціал*. Вона включає перш за все протяжність шляхів сполучення з необхідними параметрами за певними схемами, що відповідає запитам споживачів; об'єкти, що обслуговують вантажні та пасажирські перевезення, до яких відносять вокзали, станції, порти, вантажні термінали тощо; об'єкти технічного обслуговування, до яких можна віднести вагоноремонтні заводи, локомотивні, вагонні та пасажирські депо тощо [33].

Третьою складовою є *виробничо-обслуговуючий потенціал*, який є важливим елементом не лише транзитного потенціалу, а й загального економічного потенціалу країни. Виробничо-обслуговуючий потенціал складається з виробничого та обслуговуючого потенціалів. На нашу думку, сутність виробничого потенціалу полягає в наявній сукупності всіх засобів транспортування, що є важливою умовою функціонування транспортно-дорожнього комплексу.

Усі засоби обслуговування (технічні засоби для обробки вантажів), що використовуються під час перевезень та без яких не можлива ефективна експлуатація транспортних засобів, створюють обслуговуючий потенціал. У поєднанні цих двох потенціалів виникає виробничо-обслуговуючий потенціал.

Четвертою складовою транзитного потенціалу, який використовується для якісного інформаційного обслуговування процесу транзитного перевезення, є *інформаційний потенціал*.

За визначенням Ілляшенка С.М., «інформаційний потенціал - це сукупність інформаційних ресурсів і здатностей до їх реалізації, які забезпечують умови його тривалого розвитку на ринку на основі генерації, накопичення і використання знань» [48]. Сидоренко І.В. під інформаційним потенціалом розуміє «сукупність засобів, методів та умов, що дають змогу використовувати інформаційні ресурси» [158, с. 199].

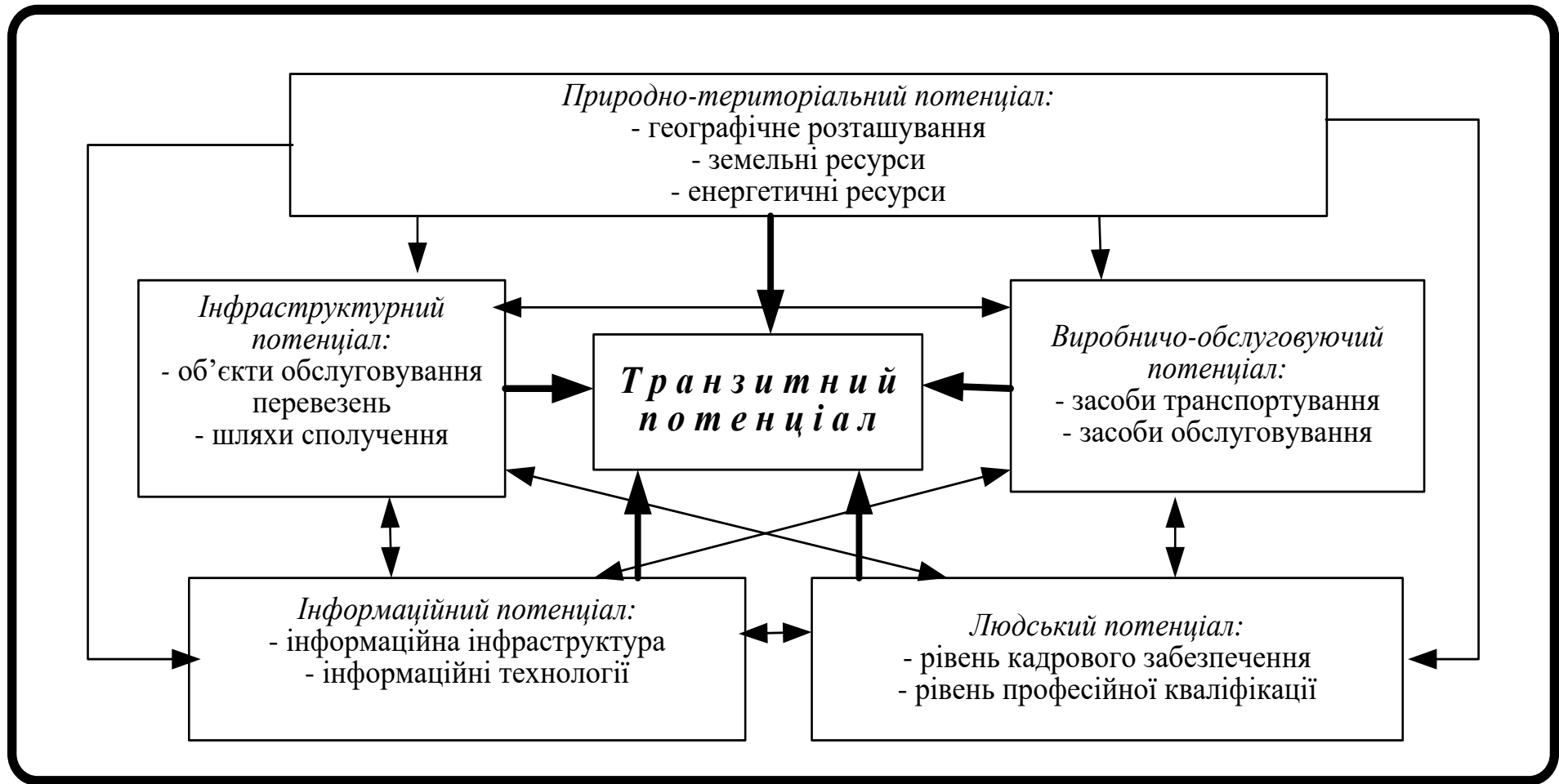


Рис. 1.4. Складові транзитного потенціалу країни

Джерело: розроблено автором

Роль інформаційного потенціалу у використанні транзитного потенціалу пропонуємо розглядати насамперед з точки зору можливості забезпечення інформаційної безпеки країни [187]. «Інформаційна складова економічної безпеки спрямована на створення й підтримання такого стану інформаційних ресурсів та пов'язаних із ними засобів і систем інформатизації, який би гарантував якісне і безперебійне забезпечення актуальною інформацією та необхідний рівень її захищеності від незаконного втручання, розкриття чи розголошення всіх учасників транзитних перевезень» [37, с. 36].

До складових інформаційного потенціалу країни можна віднести інформаційну інфраструктуру, тобто інформаційно-аналітичні центри, управління статистики, а також інформаційну техніку і технології.

П'ятою складовою є *людський потенціал*, який, на нашу думку, характеризується наявністю працездатного населення країни з певним рівнем освіти та професійними навичками в транспортній галузі, яке можна залучити до процесу перевезення.

Полоус О.В. у своєму дослідженні [137, с. 34-35] запропонувала визначати трудовий потенціал «як людський фактор в динаміці, як безперервний процес, що розвивається та характеризує приховані можливості, і який може розглядатися з точки зору реалізації людського потенціалу в праці (трудовай діяльності) в сукупності умов, заданих виробництвом».

Як стверджує Кузьмін П.В. «людський фактор відіграє рівнозначну правову та інфраструктурну роль, оскільки саме якістю та кількістю гравців на ринку транспортних послуг держави забезпечується їх адаптованість до змін законодавства та сучасних реалій ринку» [69]. З ним не можливо не погодитись, адже в сучасних умовах розвитку економіки все більше посилюється роль «людського ресурсу», як компонента трудового потенціалу в зростанні прибутковості та конкурентоспроможності підприємства.

Таким чином, виділені складові становлять сукупність певних ресурсів та можливостей, які визначають наявність транзитного потенціалу будь-якої країни.

Проведений аналіз трактування поняття транзитного потенціалу, наданий різними науковцями, та результати власних досліджень показали необхідність уточнення трактування поняття транзитного потенціалу країни з вантажних перевезень з урахуванням поряд з іншими удосконаленнями таких характеристик, як «реально затребувана транспортна система» та «потенційно затребувана транспортна система», що зробить використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту найбільш обґрунтованим.

*Реально затребувану* транспортну систему в рамках транзитних перевезень кількісно характеризує обсяг вантажопотоків, які є відображенням транспортно-економічних зв'язків між третіми країнами, та сума доходів й прибутків, які отримують підприємства залізничного транспорту від транзиту.

*Потенційно затребувану* транспортну систему характеризує потенційний обсяг транзитних вантажопотоків через територію України та ймовірна сума доходів й прибутків від таких перевезень.

При цьому *потенційно затребувана* транспортна система може бути сформована на основі договорів про організацію перевезень транзитних вантажів залізничним транспортом України, які можуть бути укладені між вантажовідправником, підприємствами залізничного транспорту та вантажоодержувачем. При цьому діяльність сторін буде регулюватися як і самим договором, так і Угодою про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СМГС), Конвенцією про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ), Тарифною політикою залізниць держав-учасниць Співдружності Незалежних Держав на перевезення вантажів у міжнародному сполученні на відповідний фрахтовий рік та іншими міжнародними договорами та чинним законодавством України щодо вантажних залізничних перевезень [117].

Якщо транзитного потенціалу буде не достатньо для того, щоб задовольнити будь-які запити на перевезення, то і частина цих запитів залишиться незадоволеними. Це негативно вплине на конкурентоспроможність залізничного транспорту щодо пропуску через територію України транзитних вантажопотоків. Справа в тому, що в обхід України існують конкурентні

транзитні ходи через Білорусь, морем через російські порти та через країни Балтії [52]. Тоді частина вантажопотоків може бути направлена вантажовласниками в обхід України.

Якщо навіть транзитного потенціалу буде недостатньо для того, щоб задовольнити всі запити, але при цьому підприємства залізничного транспорту будуть забезпечувати ефективне проходження транзитних вантажопотоків через територію України, то конкуренція між вантажовласниками, які будуть хотіти провезти свої вантажі через територію України посилиться і, як наслідок, АТ «Укрзалізниця» зможе при більш раціональному підході щодо ефективного використання транзитного потенціалу віддавати перевагу тим вантажовласникам, які будуть забезпечувати більшу частку отриманих доходів від перевезення транзиту. В такій ситуації АТ «Укрзалізниця» зможе укласти договори з більш стабільними вантажовласниками на більш тривалий період.

Відповідно транзитний потенціал характеризується завжди більшими або рівними обсягами перевезень, доходами і прибутками в порівнянні з потенційно затребуваною системою. Потенційно затребувана транспортна система характеризується завжди більшими або рівними обсягами перевезень, доходами й прибутками у порівнянні з реально затребуваною транспортною системою. Оскільки можлива така ситуація, коли укладені договори на перевезення можуть бути розірвані, у вантажовласників можуть виникнути форс-мажорні обставини, через які вони не будуть пред'являти вантажі до перевезень залізничним транспортом України. Щоб оминати таку ситуацію, підприємствам залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень необхідно ефективно використовувати транзитний потенціал.

Проведене дослідження дозволило дійти висновку, що *транзитний потенціал країни з вантажних перевезень – це сукупність наявних можливостей й ресурсів держави включає комплекс природно-територіального, інфраструктурного, виробничо-обслуговуючого, інформаційного та людського потенціалів, ефективно використовуючи які можливо досягти підвищення конкурентоспроможності національної*

*транспортної системи країни на світовому рівні та максимально наблизити реально затребувану транспортну систему до потенційно затребуваної.*

Отже, транзитний потенціал країни має свою специфіку, яка полягає в тому, що транзит по суті своїй поєднує інтереси різних держав в перевезенні, які забезпечуються лише на міжнародному рівні на основі певних міжнародних погоджень. Саме транзит має безпосередній зв'язок з реалізацією геоекономічних та геополітичних стратегій держав, а рівень розвитку транзитної системи впливає на рівень конкурентоспроможності національної економіки на світовому рівні. Тож для України такий ресурс, як транзитний потенціал, є дуже цінним та ефективна реалізація його дозволить не тільки одержати додатково значні фінансові кошти, але і зайняти гідне місце серед провідних країн-транзитерів.

## **1.2 Теоретико-методичні основи формування та використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту**

Економічні проблеми розвитку підприємств залізничного транспорту України досліджували у своїх працях українські вчені Колесникова Н.М. [62], Сич Є.М. [159, 160], Макаренко М.В. [152, 190], Богомолова Н.І. [12, 13, 152, ], Петренко О.О. [131], Яновська В.П. [203], Ейтутіс Г.Д. [17, 34, 36], Кравченко О.О. [66, 231], Цветов Ю.М. [188, 189, 190], Бойко О.В. [14, 34] та інші. Науковці всебічно розглядали питання розвитку національного транспортного комплексу, давали рекомендації та пропонували шляхи забезпечення ефективного функціонування цієї важливої галузі економіки України. Поряд з розглядом безлічі багатоаспектних питань діяльності транспортної галузі, науковці нині приділяють значну увагу проблемам, пов'язаним з формування та використання транзитного потенціалу транспортними підприємствами України, пропозиції щодо вирішення яких систематизовано в табл. А.1, додатку А.

Вважаємо за доцільне розглянути вищезазначені дослідження більш детально. Одним із перших, хто займався проблемами функціонування мережі міжнародних транспортних коридорів (далі - МТК), як одного з самих ефективних засобів реалізації економічного зростання і розвитку держави, в тому числі, реалізації транзитного потенціалу, був Цветов Ю.М. Міжнародний транспортний коридор - це маршрут або напрямок двостороннього масового переміщення вантажів і пасажирів, що здійснюється з високою швидкістю, без перешкод, надійно, контрольовано і з конкурентоспроможними вартісними показниками або як сукупність різних видів транспорту, які забезпечують перевезення вантажів і пасажирів у напрямках, що мають велику концентрацію в міжнародних сполученнях [166]. У своїх наукових працях Цветовим Ю.М. запропоновано окремі науково-методичні підходи до оцінки ефективності інвестиційних проєктів щодо створення і функціонування МТК [188, 189, 190].

Не менш важливий внесок у розв'язання цієї проблеми зроблено Бакаєвим О.О., Пирожковим С.І. та Ревенком В.Л. Їхні наукові роботи присвячені аналізу ролі і місця України, яка має унікальні географічні можливості, знаходячись на перетині всіх основних континентальних і регіональних МТК. Ними доведено, що незважаючи на великий інтерес, пов'язаний з будівництвом, функціонуванням МТК регіонального та континентального рівня, залишаються не вирішені на рівні Європейського Союзу фундаментальні проблеми, пов'язані з транспортними коридорами [6, 113].

У роботах Яценко О.В. з метою створення найбільш сприятливих умов передачі транзитних вантажів із напрямків «Північ-Південь» на «Схід-Захід» і навпаки та вдосконалення комунікаційного каркасу (мережі основних транспортних коридорів) України було обґрунтовано новий транспортний коридор «Порти Криму – Харків – Москва – Архангельськ» з виходом на Північний Схід європейської частини Росії, що дозволило б забезпечити перевезення вантажів з заходу країни на схід не тільки автомобільним, а й залізничним транспортом. Також було запропоновано методичні підходи до

економічної оцінки доцільності створення нових МТК на основі комплексної оцінки пріоритетності напрямків і маршрутів перевезень вантажів [206-208].

У своїх наукових працях Новіковою А.М. розроблено та визначено, що в Україні розбудова мережі міжнародних транспортних коридорів є однією з передумов інтеграції до Європейського Союзу, кордони якого наближаються до нашої країни. В своїх дослідженнях вченою надано пропозиції щодо розбудови прикордонних пунктів пропуску та вдосконалення технології перетину кордону в зоні МТК. Також запропоновано здійснювати оцінку створення мережі МТК за критеріями суспільної, галузевої та бюджетної ефективності [123, 124].

Поздняковою Л.А. були виявлені та згруповані за напрямками (технічні, організаційні і нормативно-правові) «вузькі місця» і недоліки в технології роботи прикордонних пунктів пропуску. Для вдосконалення технології перетину кордону в зоні МТК запропоновано три групи рішень: політичні, технічні, організаційно-технологічні [136].

Вчені Бойко Д.І. та Дикань В.Л. у ході своїх досліджень [27, 28] запропонували стратегію розвитку МТК в Україні, яка ґрунтується на дослідженнях світової торгівлі та оцінці вантажних потоків між регіонами світу, і довели доцільність створення і подальшого розвитку міжконтинентальних транспортних коридорів із залученням України, що істотно сприятиме стабілізації і підвищенню ефективності функціонування залізничного транспорту та реалізації транзитного потенціалу України відповідно.

Також ученим Бойко Д.І. розроблено організаційно-економічну структуру концерну на базі шести залізниць, яка дозволила б перейти на самофінансування стратегічних проєктів, знизити економічний ризик промислово-господарської та інвестиційної діяльності, проводити єдину грошово-кредитну політику, централізоване управління фінансовими та інвестиційними ресурсами з одночасною передачею права прийняття рішень компетентним працівникам і підвищенням зацікавленості структурних підрозділів залізничної галузі у кінцевих результатах роботи. Загалом

реалізація розробленої Бойко Д.І. стратегії функціонування й розвитку міжнародних транспортних коридорів за умови проведення рекомендованих заходів щодо реструктуризації системи управління на залізничному транспорті дозволила б забезпечити значне покращення обсягових показників та фінансових результатів роботи як транспортної галузі, так і української економіки в цілому [27, 28].

У роботах Кушнір І.Ю. доведено, що важливим напрямком розвитку транспортної зовнішньоекономічної політики українських залізниць є обґрунтування найбільш привабливих експортних та імпорتنих ринків в окремих країнах та включення їх в існуючу мережу МТК. На основі аналізу обсягових показників з вантажних перевезень у міжнародному сполученні вченою запропоновано нові напрямки для включення в МТК, які можуть забезпечувати значну частину вантажообігу як у міжнародних перевезеннях, так і в межах України. Запропоновані напрямки повинні йти паралельно автомагістралям державного і міжнародного значення, а також внутрішнім водним системам. Вчена у розв'язанні поставленої задачі запропонувала напрямки вдосконалення нормативно-правової бази, але ці заходи були запропоновані до вступу України в Світову організацію торгівлі (далі - СОТ). У теперішній час вони входять в протиріччя з вимогами СОТ і не можуть бути реалізовані на території нашої країни. При виявленні ступеня відповідності національної транспортної інфраструктури європейському рівню в рамках міжнародних транспортних коридорів, що проходять територією України, Кушнір І.Ю. звертає увагу на невідповідність технічного стану інфраструктури та рухомого складу залізничного транспорту України європейським та світовим стандартам [72, 73].

Поляковою О.М. запропоновано створення «інтермодальної вантажної транспортної системи держави», яка являє собою макрологістичну транспортну мережу комунікацій, терміналів і логістичних центрів, що знаходяться на основних напрямках міжнародних транспортних коридорів і призначені для обслуговування внутрішніх, зовнішньоторговельних і транзитних вантажів із

пріоритетністю залізничного транспорту, та надає повний комплекс транспортно-логістичних послуг високої якості [39-41].

Вченою Дикань В.В. встановлено та доведено, що процес формування і розвитку МТК носить комплексний характер. Він не зводиться тільки до удосконалювання їхньої транспортної інфраструктури, а включає також питання розвитку об'єктів державного контролю, сервісних пунктів і телекомунікації, а також розв'язання цілого ряду тісно взаємопов'язаних економічних, організаційних, правових і наукових проблем. Нею також була обґрунтована сукупність факторів, що обумовлюють необхідність державного регулювання в процесі формування та розвитку системи МТК на території України, найвагомішими серед яких є: відкритість внутрішнього ринку в умовах інтеграції транспортного комплексу та економіки країни в цілому до світової економічної системи; необхідність забезпечення комплексного підходу і здійснення співробітництва на міждержавному рівні в процесі розвитку МТК; недостатня інвестиційна активність підприємств транспортного комплексу країни та труднощі із залученням вітчизняних та іноземних інвесторів, а також банківських кредитів. Як і більшість дослідників, Дикань В.В. проаналізувала та довела, що зменшення транзитного потенціалу України та погіршення використання наявного пов'язано, насамперед, з відставанням у темпах розбудови української частини системи міжнародних транспортних коридорів та технічною недосконалістю більшості елементів інфраструктури і рухомого складу. При дослідженні стану інвестиційних процесів та джерел залучення інвестицій у національний транспортний комплекс Дикань В.В. запропоновано залучення недержавних інвестицій в розбудову мережі МТК [29-31].

Якименко Н.В. було розроблено рекомендації щодо обґрунтування пріоритетних напрямів функціонування та розвитку мережі МТК на території України, що покликані підвищити ефективність функціонування промислово-транспортного комплексу Східного регіону України. Також розглянуто та доведено залежність ефективності діяльності підприємств промислового комплексу України від функціонування мережі МТК. На базі цього визначено

перелік ефектів промислових підприємств від розбудови МТК на території України, серед яких можливість збільшення конкурентоспроможності їх продукції на основі використання в своїх конструктивно нових розробках передових світових досягнень науки та техніки [205].

До наукового доробку Якименко Н.В. також належить обґрунтування інноваційних технологій реалізації транзитних можливостей транспортної системи України, серед яких комбіновані перевезення, обслуговуванням яких займаються логістичні центри. Вченою розроблено математичну модель логістичної взаємодії залізничного транспорту з автотранспортом, що дозволить для кожного роду контейнера підібрати поєднання транспортних та технологічних умов для забезпечення мінімальних витрат при максимально можливій ефективності завантаження логістичного центру[204].

Єсаяном Е.М. в своїх дослідженнях було доведено, що в нинішніх умовах господарювання транспортна система України не повною мірою готова до забезпечення великих обсягів перевезень, внаслідок недостатнього розвитку нормативно-правової бази і низького інвестиційного потенціалу транспортно-дорожнього комплексу, збільшення зношення технічних засобів, через що не забезпечується належна безпека руху та зростає негативний вплив діяльності транспорту на навколишнє природне середовище та здоров'я людини. Вченим запропоновано в своїх наукових розробках поєднати вільні економічні зони та міжнародні транспортні коридори, що дозволило б використати переваги тих та інших [42].

Козаком В.В. розроблено оптимізаційну динамічну модель стратегічного розвитку інтегрованості мережі МТК, яка дозволяє визначити послідовність впровадження низки можливих заходів (спорудження другої колії, спрощення митних операцій тощо) з урахуванням їх життєвого циклу, що надає можливість створити і впровадити високоефективну систему просування транзитних вантажопотоків [59, 60]. Також цим науковцем формалізовано процес функціонування технічних та прикордонних передавальних станцій у межах транспортних коридорів на тактичному рівні у термінах апарату мереж

Петрі, яка на відміну від існуючих, дозволяє змоделювати роботу станцій в єдиній мережі з урахуванням їх взаємовпливу. Він же розробив імітаційну модель управління пропускнуою спроможністю транспортних коридорів, яка дозволяє надати гнучкість системі МТК за рахунок використання топології мережі для внутрішньодержавних перевезень.

Пащенко Ю.Є. розроблено «методичний підхід до визначення потенційно можливих обсягів залучення транзитних вантажів через територію України на перспективу, що на відміну від інших, ґрунтується на дослідженні експортно-імпортного потенціалу країн-транзитерів» [127-129].

Концептуальні підходи до формування транзитного потенціалу регіону як сукупності можливостей регіонального економічного простору щодо активізації транзитних потоків і створення відповідної інфраструктури з метою стимулювання економічного зростання в контексті сталого розвитку регіонів запропоновано Мініною О.В. Для оцінки транзитного потенціалу вченою використано комплексний підхід, в рамках якого застосовано систему показників, які є характеристиками кількості та якості ресурсів, і доведено ефективність використання цих показників [115, 116].

Методику оцінки транзитного потенціалу регіону розроблено Ковальською Л.Л., Савош Л.В., та Павлюк Л. [58]. Метою запропонованої методики є об'єктивна оцінка транзитного потенціалу регіону. Об'єктом оцінки виступає транзитний потенціал регіону. Предметом оцінки є кількісна характеристика транзитного потенціалу регіону та механізми його оптимізації. Завданнями оцінки транзитного потенціалу регіону є визначення передумов формування транзитного потенціалу регіону, оцінка результатів розвитку транзитного потенціалу регіону, визначення рівня транзитного потенціалу регіону, розробка заходів з оптимізації транзитного потенціалу регіону. Здійснена за авторською методикою оптимізація транзитного потенціалу сприятиме ефективному використанню регіональних, міжрегіональних та міжнародних транспортних коридорів та розвитку транспортної інфраструктури регіонів у цілому [58].

Ткаченко Н.Ю. розроблено стратегію розвитку транзитного потенціалу України на основі концепції «П'яти модернізацій транзитного потенціалу», яка передбачає модернізацію технологічних процесів, інфраструктури, управлінських технологій, систем безпеки і управління якістю та базується на наступних принципах: забезпечення погодженого розвитку складових транзитного потенціалу, раціонального використання географічних можливостей і потенціалу ринку, підвищення якості розвитку транзитного потенціалу у довгостроковій перспективі, безперервного відтворення транзитного потенціалу і підвищення продуктивності транзитного сектору [174]. Також дослідницею вперше запропоновано класифікацію видів транзиту і транзитних перевезень з урахуванням 13 ознак (предмет транзиту, характер доходу, форма власності транспортних засобів і комунікацій, тип використовуваних транспортних комунікацій, вид транспорту, номенклатура товарів, участь різних видів транспорту, особливості регулювання, сезонність, специфіка руху виду транспорту, спосіб транспортування вантажів, необхідність розміщення вантажів на митному складі), у тому числі, додатково запропоновано такі ознаки, як: характер систем транзиту, характер доходу, особливості регулювання, номенклатура товарів, тип транспортних комунікацій, що використовуються [172, с. 25]. Розроблений підхід дозволяє удосконалити стратегічне управління розвитком транзитного потенціалу за рахунок більш якісного урахування особливостей його використання [173-175].

У дослідженнях Ткаченко Н.Ю. дістали подальшого розвитку аналітичні оцінки використання транзитного потенціалу України в умовах участі в міжнародних транспортних коридорах і формування міжнародних транспортних просторів, що дозволило обґрунтувати необхідність розмежування понять «транзитний простір країни» і «транзитний коридор» та визначити особливості державної політики у сфері транзиту, а також механізм забезпечення і напрями розвитку транспортних комунікацій, які мають транзитний характер і міжнародне значення. На основі систематизації досвіду України обґрунтовано важливість географічних домінант міжнародної

інтеграції у сфері транспорту і запропоновано виділяти регіональну парадигму реалізації транзитного потенціалу [172-175].

Щипцовим А.О. вперше було обґрунтовано механізм інтеграції морських торговельних портів у міжнародні системи обслуговування вантажопотоків для забезпечення ефективності розвитку і функціонування на основі стійкості світових господарських зв'язків, а також введено критерій оцінки ефективності прийняття рішень в інтегрованих транспортних підсистемах, що враховує спрямованість на конкурентну стійкість на основних етапах життєвого циклу проєкту розвитку. Ним же розроблено методичні основи обґрунтування параметрів стратегії лідерства за параметрами витрат та якості функціональної діяльності при розвитку торговельних портів за критеріями логістичних обмежень [200-202].

Липинською О.А. в [82] сформульовано наукове уявлення про сутність категорії транзитний потенціал країни з позицій державного регулювання участі України у міжнародному розподілу праці. Розроблено організаційно-економічний механізм реалізації електронної торгівлі транспортними послугами, який передбачає порядок видачі, заміни, пред'явлення, повернення електронних транспортних документів, записів тощо. В своїх наукових дослідженнях вчена довела, що попит на морські перевезення в Азово-Чорноморському басейні сьогодні вже досяг близького до максимального значення і у подальшій перспективі може змінюватись в основному тільки за рахунок структурних зрушень.

Також Липинською О.А. розроблено теорію і методологію конкурентного функціонування елементів транспортного комплексу України в системі міжнародних транспортних зв'язків на принципах публічності та експліцитності.

Світличною Ю.О. доведено, що «для України одним із особливих механізмів забезпечення здійснення зовнішньої торгівлі послугами є розвиток транспортного комплексу та підвищення транзитного потенціалу країн» [156]. Дослідниця зауважує на необхідність уніфікації національної нормативно-

правової бази вітчизняного транспорту і транспортної діяльності в Україні з відповідними міжнародно-правовими нормами та наближення технічних, технологічних та інших стандартів до європейських вимог [156].

Дослідники Панченко О., Журман С. у науковій роботі [125] вказують на необхідність розробки організаційно-економічного механізму, який забезпечить ефективність використання транзитного потенціалу вітчизняними підприємствами залізничного транспорту, проте самого механізму не надають. Дослідниками обґрунтована необхідність створення певних умов для забезпечення стабільного нарощення обсягів транзитних перевезень залізничним транспортом.

Соляник К.В. розроблено сучасний «механізм розвитку транзитного потенціалу транспортної системи України», який спрямований на зростання конкурентної привабливості транспортної системи і враховує систему потенціалів розвитку та відповідну інфраструктуру підтримки. На її думку такий механізм має сприяти розвитку будівництва, промислового виробництва та науково-дослідного сектору [165].

Собкевичем О. В., Михайличенком К. М., Ємельяною О. Ю. [163, 164] доведено, що в «Україні на відміну від інших країн й досі відсутнє стратегічне бачення конкурентних переваг транспортно-дорожнього комплексу, перспектив розвитку транзитних вантажопотоків з урахуванням світової кон'юнктури ринку і глобальної виробничої спеціалізації країн» [163, с. 55]. Вченими в ході досліджень виявлено, що до основних інструментів реалізації механізмів ефективного використання потенціалу вітчизняного транспортно-дорожнього комплексу України, зокрема, як засобу реалізації транзитного потенціалу, належить, перш за все, зменшення технічних бар'єрів, які постійно виникають під час перевезень та відлякують потенційних клієнтів, по-друге, розбудова та модернізація залізничної інфраструктури, по-третє, оновлення рухомого складу, який має відповідати європейським технічним нормам щодо залізничного транспорту [163, 164].

Веприцьким Р.С., Ейтутісом Г.Д. та Артем'євою С.В. в [17] надано детальний аналіз та оцінку стану транзитних перевезень залізничним транспортом України. Такий аналіз дав змогу вченим визначити основні напрямки покращення транзитних перевезень залізничним транспортом. До цих напрямів належить приведення транспортно законодавства України до міжнародних норм; проведення гнучкої тарифної політики та налагодження міжнародного співробітництва в сфері транзиту вантажів» [17].

Шинкаренко В.Г. обґрунтовав можливі шляхи привабливості України як транзитної держави в межах співробітництва ТРАСЕКА. Дослідником доведено, що розвиток України як транзитної держави можливий завдяки впровадженню певних економічних механізмів, які можливо реалізувати лише після вирішення ряду проблем. На його думку необхідно підвищити якість організації транзитних перевезень до європейського рівня, слід більш широко впроваджувати новітні інформаційні технології в сферу обслуговування транзитних перевезень та розвивати мультимодальні перевезення [197].

Комчатних О.В., Редько Н.О. обґрунтована необхідність та важливість формування сучасної транзитної системи в Україні. Досягти цього на їхню думку можливо за рахунок співробітництва з Європейським Союзом, зокрема реалізації проектів із залученням фінансових інструментів ЄС та коштів фінансових установ ЄС (ЄІБ, ЄБРР) [63].

Калініченко О.І. розроблено та обґрунтовано шляхи розвитку транспортного потенціалу залізничного транспорту України задля розвитку міжнародних транспортних коридорів. До основних запропонованих інструментів реалізації вищезгаданої ідеї вченою запропоновано віднести «створення на залізничному транспорті сприятливого інвестиційного клімату для вітчизняних та іноземних інвестицій, пошук та розробка нетрадиційних схем і механізмів інвестування інноваційного розвитку, зокрема відмічає необхідність впровадження лізингу, використання інвестиційного податкового кредиту, залучення коштів за договорами концесії тощо» [54, 55].

Петренко К.В., Мініч К.С. в [131] надали оцінку транзитних можливостей України в світовому економічному просторі, в результаті якої вчені дійшли висновку, що розвиток транзитного потенціалу є необхідною і вкрай важливою умовою формування ефективної економіки України.

Кузьмінім П.В. запропоновано «забезпечення та стабільне використання транзитного потенціалу в умовах міжнародної інтеграції залізничного транспорту шляхом необхідної модернізації, зокрема: забезпечення зростання вантажообігу залізниць за рахунок розширення номенклатури вантажів, що приваблюватиме клієнтів. Вченим рекомендовано впровадження нових сучасних технологій перевезення вантажів як інструмент розвитку транзитних міжнародних перевезень, насамперед з використанням потенціалу міжнародних транспортних коридорів» [69].

Садловською І.П. проведено ряд досліджень, які стосуються використання транзитного потенціалу. Так, вчена під «використанням транзитного потенціалу» розуміє збільшення обсягів перевезень. Нею обгрунтовано, що «значне нарощування обсягів транзиту вантажів через територію України можливе за умови переорієнтації перевезень по маршруту Китай-Європа з морського транспорту на залізничний, тобто через відродження «великого шовкового шляху» [154, с. 143]. Вчена зауважує, що «залучити додаткові обсяги транзиту вантажів неможливо без реалізації комплексу заходів, аналогічних тим, що здійснили європейські країни-транзитери, зокрема нормативно-правового врегулювання транзиту, провадження ринково-вмотивованої тарифної політики, а також розвитку транспортної інфраструктури» [103, с. 146]. Отже, Садловська І.П. пов'язує визначення поняття «використання транзитного потенціалу» виключно зі збільшенням обсягів перевезень транзитних вантажів.

Мініною О.В. здійснено дослідження «використання транзитного потенціалу», під значенням якого вона розуміє його «приумноження». Вчена вважає, що «основою використання та нарощування транзитного потенціалу регіону повинні бути інституційні, економічні, фінансові та управлінські важелі

як складові політики регіонального розвитку, котра забезпечувала б максимально ефективно використання географічного положення регіону з одночасним створенням сучасної конкурентоспроможної транспортної системи» [114, с. 12]. Дослідниця звертає увагу на те, що перш ніж розробляти певну стратегію використання транзитного потенціалу, необхідно провести якісну комплексну оцінку, яка дозволяє визначити величину та рівень використання транзитного потенціалу, а також конкурентні позиції регіону на ринках транзитних послуг з огляду на одержані результати. Отже, Мініна О.В. під «використанням транзитного потенціалу» розуміє його збільшення, з чим не можна погодитись оскільки збільшення транзитного потенціалу автоматично не може привести до його використання.

Світличною Ю.О. обгрунтовано визначення поняття «підвищення транзитного потенціалу», яке на її думку безпосередньо пов'язано з механізмом забезпечення реалізації зовнішньоторговельної політики країни в сучасних умовах. Проте, як і інші вчені, вона наголошує на тому, що для ефективного використання такого механізму необхідна реалізація таких заходів, як уніфікація національної нормативно-правової бази вітчизняного транспорту і транспортної діяльності в Україні з відповідними міжнародно-правовими нормами, уніфікація національних правових норм з міжнародним транспортним правом щодо міжнародних перевезень та транспортно-експедиторського обслуговування і приєднання України до низки міжнародних конвенцій і багатосторонніх угод, а також наближення технічних, технологічних та екологічних національних стандартів і вимог щодо міжнародного транспорту до європейських норм, та їх поступове запровадження на вітчизняному транспортному ринку [156]. Під міжнародним транспортом дослідниця розуміє сукупність усіх видів транспорту, що використовується у перевезеннях у міжнародному сполученні. Отже, Світлична Ю.О. опосередковано говорить про можливість використання транзитного потенціалу через реалізацію вищезгаданих заходів.

На думку Бабич М.С. та Коваленко І.Ф. «рівень використання транзитного потенціалу України проявляється в обсягах надходжень до національного бюджету за надання транзитних послуг, а сам транзит сприяє ефективному використанню резервів провізних можливостей національних транспортних систем та їх вдосконалення» [5]. Тобто зазначені вчені говорять про наслідки використання транзитного потенціалу, не даючи при цьому пояснення щодо поняття «використання транзитного потенціалу».

Дослідницею Лифар В.В. вперше запропоновано та обґрунтовано стратегію використання транзитного потенціалу регіону на основі матричного підходу Томпсона-Стрікланда та факторного аналізу стратегій Х. Вільдемана. Саме цей підхід надає можливості для розширення стратегічного управління регіоном. На основі моделі раціонального розміщення мережі регіональних транспортно-логістичних центрів, системи збалансованих показників, оцінювання відповідності вхідних та вихідних транзитних потоків Лифар В.В. запропонувала організаційне забезпечення можливих зв'язків учасників реалізації стратегії використання транзитного потенціалу регіону [83]. Вченою також розроблено механізм «використання транзитного потенціалу» регіону, в основі якого, лежить механізм створення транзитної послуги, як сукупності економічних ресурсів та способів їх взаємодії для використання транзитного потенціалу [84-86].

На рис. 1.5 систематизовані основні напрямки досліджень в питаннях формування та використання транзитного потенціалу України транспортними підприємствами, в тому числі підприємствами залізничного транспорту.

Таким чином, встановлено, що серед вищезгаданих досліджень стосовно використання транзитного потенціалу спільним є те, що всі науковці пропонують звернути увагу на наближення технічних, технологічних норм та національної нормативно-правової бази вітчизняного транспорту до європейських стандартів. Це дозволить покращити використання транзитного потенціалу. Разом з тим, саме поняття «використання транзитного потенціалу» чітко сформульовано не було.

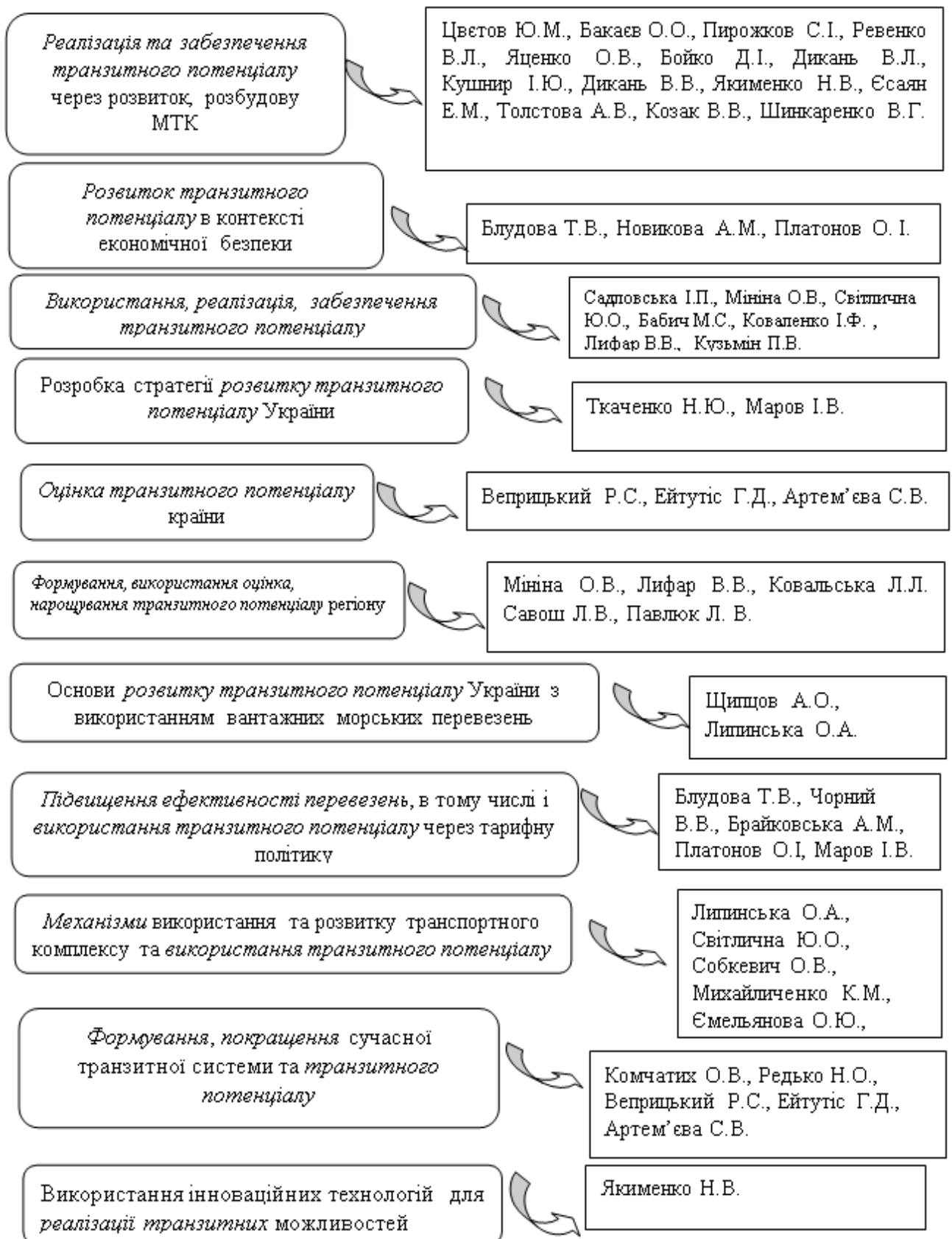


Рис. 1.5. Основні напрямки досліджень в питаннях формування та використання транзитного потенціалу

Джерело: систематизовано автором

Загальновідомо, що поняття «використання» означає застосування, вживання чого-небудь з користю, користування чимсь [161, с. 412]. Як було зазначено у п 1.1. дисертації, при здійсненні транзитних перевезень необхідно раціонально використовувати територіальні, інфраструктурні, інформаційні, людські та виробничо-обслуговуючі потенціали, які становлять основу транзитного потенціалу та мають одночасно і раціонально використовуватись. Отже, спираючись на результати значних наукових доробок з питання використання транзитного потенціалу країни та регіону та проведених власних досліджень, пропонуємо визначити поняття *«використання транзитного потенціалу»* як *створення належних умов та запровадження відповідних принципів, які дозволять раціонально використовувати природно-територіальний, інфраструктурний, інформаційний, людський та виробничо-обслуговуючий потенціали з метою залучення максимально можливих обсягів транзитних вантажів та одержання відповідних доходів.*

Проведений аналіз наукових здобутків у сфері формування та використання транзитного потенціалу країни дозволяє дійти висновку, що на сьогоднішній день існує багато досліджень та отриманих на їхній основі рекомендацій, які мають практичний характер в питаннях розбудови міжнародних транспортних коридорів, як засобу збільшення обсягів транзитних перевезень автомобільним, залізничним та морським видами транспорту; в питаннях регіональних особливостей нарощування транзитного потенціалу. Також деякими науковцями були розроблені стратегії розвитку транзитного потенціалу в контексті економічної безпеки з використанням комбінованих перевезень; надавались рекомендації з розвитку транзитного потенціалу України з використанням безпосередньо морських вантажних перевезень; висловлювались пропозиції щодо необхідності розробки певного механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту та необхідності використання інноваційних технологій і проведення гнучкої тарифної політики з вантажних перевезень у міжнародних сполученнях.

Таким чином, поряд з вагомими результатами досліджень у сфері формування та використання транзитного потенціалу країни проблема ефективного використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту є важливою і актуальною, але водночас по суті не вирішеною. Усе це створює передумови удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень. Удосконалення такого механізму потребує більш детального дослідження методичних підходів щодо ефективного використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень.

### **1.3 Методичні підходи щодо ефективного використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту з вантажних перевезень**

Глобалізація економічних процесів змушує більшість розвинених країн виявляти резерви підвищення ефективності функціонування національної економіки, шляхи економії ресурсів, а також оптимізації потреб. За таких умов цінність наявних ресурсів, які можуть принести додатковий дохід, суттєво зростає, надаючи тій або іншій країні конкурентні переваги на внутрішньому і міжнародному ринках. Однією з таких можливостей одержання державою доходу без надлишкового витрачання дефіцитних ресурсів в теперішній час стає використання транзитного потенціалу [54]. Незважаючи на значний транзитний потенціал України, загальний обсяг транзиту вантажів через її територію залізничним, автомобільним, річковим та авіаційним видами транспорту протягом останніх років значно зменшився. Тож Україна останніми роками втрачає свої позиції на ринку міжнародних перевезень. Поступове зниження обсягів транзиту через територію України пов'язано як зі зміною структури зовнішньої торгівлі основних країн - власників транзитних вантажів,

так і частковою переорієнтацією їхніх товаропотоків в обхід нашої держави, зокрема через Білорусь та прибалтійські порти [102].

В процесі дослідження теоретичних основ використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту та особливостей функціонування цих підприємств на ринку вантажних перевезень була виявлена необхідність удосконалення такого механізму, який би дозволив ефективно використовувати транзитний потенціал підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень. Створення такого механізму потребує аналізу методичних підходів щодо ефективного використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту з вантажних перевезень.

Категорію «ефективність» українські та зарубіжні науковці трактують по-різному. Вчені підкреслюють важливість її розуміння та звертають увагу на те, що «жодна з економічних категорій не може бути повністю розкрита без врахування її зв'язку з економічною ефективністю виробництва» [70, с. 92].

На сьогоднішній день не існує єдиного визначення даної категорії. Поняття ефективності розглядали багато вчених, зокрема Завадський Й.С., Мочерний С.В., Базилевич А.Д., Рац О.М., Асаул А.Н. та інші. Вони з'ясували механізм її формування та методи виміру.

Серед науковців прийнято вважати, що першими в своїх дослідженнях поняття «ефективність» згадали ще в XVII столітті англійський економіст Вільям Петі та французький економіст Франсуа Кене. Проте даний термін конкретно ці вчені не трактували, а пов'язували його з поняттям «результативність» [169], такої ж думки були і Демченко А.О. та Момот О.І. [24].

Більшість вчених називають основоположником теорії економічної ефективності шотландського економіста Адама Сміта. В подальшому його ідеї розвивали Давид Рікардо та Карл Маркс. Рікардо Д. у своїй праці [151] обґрунтував ідею збереження первісної ефективності капіталу, яка полягає в тому, що чим менш довговічний капітал, тим більше потрібно витратити праці.

Саме цей вчений почав використовувати «ефективність» не в значенні «результативність», а як відношення результату до певного виду витрат, а саме поняття набуло значення економічної категорії [151], тобто теоретичного вираження мислених форм, передусім відносин економічної власності та властивих їм законів у взаємодії з розвитком продуктивних сил, властивими їм об'єктивними законами [186].

У економічному словнику за редакцією Завадського Й.С. зазначається, що ефективність (англ. efficiency, effectiveness) є «співвідношенням між результатами виробничо-господарської діяльності самостійного суб'єкта і використаними для одержання цих результатів матеріальними, трудовими і фінансовими ресурсами (затратами)» [144]. В цьому ж словнику відмічено, що в економіці і в менеджменті ефективність є «максимізацією результату при мінімальних витратах», а у виробництві даний термін означає «випуск якомога більшої кількості товарів із найменшими витратами землі, праці, капіталу й управлінських ресурсів» [144]. Автор словника звертає увагу на те, що «ефективність» може бути здатністю обрати правильну ціль, на якій необхідно зосереджувати всю діяльність організації.

Зважаючи на викладене вище, стосовно ефективності використання транзитного потенціалу можна зробити такі припущення: під ефективністю використання транзитного потенціалу України слід розуміти отримання максимального результату від його використання при мінімальних затратах.

На думку Мочерного С.В. «ефективність» є «здатністю приносити ефекти, результативність процесу, проекту тощо, які визначаються як відношення ефекту, результату до витрат, що забезпечили цей результат» [35, с. 508]. Під «ефектом» вчений розуміє досягнутий кінцевий результат у різних формах вияву, зокрема матеріальний, грошовий, соціальний тощо [35, с. 505] та якісну характеристику впливу елементів економічної системи на результативність її функціонування [35, с. 506]. Тож цей дослідник в своєму трактуванні аналізованого поняття врахував не тільки кількісні сторони (витрати і доходи), але й якісні.

Виходячи з трактування поняття ефекту Мочерного С.В., встановлено, що ефект може бути позитивним, негативним або нульовим. Відповідно до цього й ефективність, зокрема й «ефективність використання транзитного потенціалу» також може бути позитивною, негативною або нульовою.

Деякі вчені надають більш загальні трактування «ефективності», зокрема Рац О.М. вважає, що «ефективність – це показник успішності функціонування системи для досягнення встановлених цілей» [148]. Зважаючи на таке трактування категорії «ефективність», кінцевою ціллю ефективного використання транзитного потенціалу має бути максимальне використання такого потенціалу з максимально можливим прибутком.

Асаул А.Н. в загальному уявленні «ефективність» характеризує як розвиток системи, процесів та явищ [4].

Щодо ефективності використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту, то її можна охарактеризувати як гармонійний розвиток складових транзитного потенціалу відповідного до потреб суб'єктів господарювання як таких, які використовують транзитний потенціал, так і тих, які обслуговують транзитний потенціал.

Дослідженням ефективності на підприємствах залізничного транспорту займались Сич Є.М. [159, 160], Макаренко М.В. [152, 190], Колесникова Н.М. [62], Чорний В.В. [193], Богомолова Н.І. [12, 13, 152], Ейтутіс Г.М. [17, 34, 36], Рябчун Т.С. [152], Бойко О.В. [14, 34], Дзуліт З.П. [23, 233, 234], Садловська І.П. [103, 154], Платонов О.І. [132], Кравченко О.О. [66, 231], Белінська М.Г. [8], Васильєв О.В. [16], Міщенко М.І. [118, 237] та інші [185, 198, 199, 211, 245-247, 249, 253- 257, 236, 238].

Рябчун Т.С. пов'язує ефективність роботи підприємств залізничного транспорту з кінцевим результатом. Вчена звертає увагу на те, що «між кінцевими результатами економічної діяльності підприємств залізничного транспорту існує суттєва взаємозалежність, яка впливає на раціональність використання кожним з них економічних ресурсів» [152]. Вчена пов'язує максимальне використання транзитного потенціалу з максимально можливим

прибутком від таких перевезень. Частину чистого прибутку згідно зі статутом АТ «Укрзалізниця» [169] необхідно направляти на розвиток самого залізничного транспорту, який включає в себе розвиток виробництва, соціальний розвиток, інноваційний розвиток тощо. На такий підхід щодо визначення ефективності роботи підприємств залізничного транспорту варто звернути увагу при власному трактуванні поняття ефективності використання транзитного потенціалу.

Ефективне використання транзитного потенціалу передбачає максимізацію прибутку від перевезень транзитних вантажів, тому що частина цих прибутків згідно з зазначеним вище буде спрямовуватись на розвиток підприємств залізничного транспорту, який буде забезпечувати подальше зростання ефективної роботи цих підприємств.

Богомолова Н.І. досліджувала ефективність процесу прискорення вантажопотоків. Зокрема в своїй монографії [13, с. 160] вчена звертає увагу на те, що «ефективність процесу прискорення вантажопотоків, перш за все характеризується мірою раціонального використання виробничих ресурсів, їх локальною та сукупною віддачею». Під локальною та сукупною віддачею вона якраз розуміє максимізацію прибутку. Вчена зауважує, що підприємства залізничного транспорту повинні раціонально використовувати інфраструктуру залізничного транспорту для пропуску транзитних поїздів, при цьому бажано з прискоренням. Богомоловою Н.І. процес прискорення доставки вантажів запропоновано розглядати з боку інноваційно модульного підходу, який «полягає у представленні доставки вантажів у вигляді сукупності взаємопов'язаних модулів інноваційного характеру, кожен з яких спрямований на зменшення загальної тривалості процесу переміщення з пункту відправлення до пункту призначення» [12, с. 123].

Чорний В.В. пов'язує ефективну роботу підприємств залізничного транспорту з певним рівнем конкурентоспроможності. У результатах своїх досліджень вчений запропонував оцінювати ефективність конкурентоспроможності залізниць на ринку вантажних перевезень на основі

порівняння конкурентоспроможності за базовий та прогнозований періоди [193, с. 211]. Ринок транзитних вантажних залізничних перевезень є конкурентним, тому якщо залізничний транспорт України буде привабливим для транзитних вантажопотоків, то і його конкурентоспроможність буде зростати. З однієї сторони, ефективна робота залізниць сприяє зростанню конкурентоспроможності, а з іншої - зростання конкурентоспроможності призводить до підвищення ефективності роботи, оскільки зростання конкурентоспроможності залізниць також виступає одним з важливих факторів, який приваблює транзитні вантажопотоки до України.

Чорним В.В. у [194-196] запропоновано методичні підходи до визначення собівартості транзитних вантажних перевезень. Такі підходи враховують техніко-технологічні особливості перевезень транзиту (тип вантажного вагона, вид тяги, завантаження вагона, відстань перевезення тощо), забезпечують більш достовірні розрахунки залежно від маршруту прямування вантажів, відображають еволюцію відносин економічної власності та забезпечують зростання конкурентоспроможності національної залізниці на міжнародному ринку транспортних послуг.

Згідно з цим методом [196, с. 11], нижня межа тарифу встановлюється на рівні економічно обґрунтованої собівартості. Відповідно до зазначеного, запропоновано формули для визначення собівартості транзитного вантажного перевезення:

- з переробкою:

$$C = \Delta C + ((B_i^{\delta/n} + B_i^{ман} + B_m^{ман} + B_T^T \gamma_T + B_T^E (1 - \gamma_T) + B_B \gamma_{y3})(1 + \alpha_{en}(1 - \gamma_{y3}) + \alpha \gamma_{y3}) + (D_i + D_T^T \gamma_T + D_T^E (1 - \gamma_T))P)L, \quad (1.1)$$

- без переробки:

$$C = \Delta C + ((B_i^{\delta/n} + B_T^T \gamma_T + B_T^E (1 - \gamma_T) + B_B \gamma_{y3})(1 + \alpha_{en}(1 - \gamma_{y3}) + \alpha \gamma_{y3}) + (D_i + D_T^T \gamma_T + D_T^E (1 - \gamma_T))P)L, \quad (1.2)$$

де  $\Delta C$  – додаткові витрати, пов'язані з особливостями перетину кордонів або передачі вантажів на інші види транспорту при транзитних перевезеннях;

$B_i^{6/p}$  – інфраструктурна складова агрегованої витратної ставки  $B$ , яка враховує відповідні витрати в розрахунку на 1 вагоно-км транзиту без переробки;

$B_i^{ман}$ ,  $B_T^{ман}$  – інфраструктурна та локомотивна маневрова складові агрегованої витратної ставки  $B$ , які враховують відповідні витрати, пов'язані з маневровою роботою, в розрахунку на 1 вагоно-км транзиту з переробкою;

$B_T^T$ ,  $B_T^E$  – локомотивні складові агрегованої витратної ставки  $B$  відповідно при теплотязі та електротязі;

$B_B$  – вагонна складова агрегованої витратної ставки  $B$ ;

$\alpha$ ,  $\alpha_{вт}$  – відповідно коефіцієнти порожнього пробігу вагонів інвентарного парку залізниць України та вагонів, що не належать АТ «Укрзалізниця», у транзитних перевезеннях;

$A_i$ ,  $D_T^T$ ,  $D_T^E$  – відповідно інфраструктурна, локомотивна при теплотязі, локомотивна при електротязі складові агрегованої витратної ставки  $D$ ;

$L$ ,  $P$  – відстань перевезення та маса відправки;

$\gamma_{уз}$ ,  $\gamma_T$  – питома вага обсягів транзитних перевезень в вагонах інвентарного парку АТ «Укрзалізниця» та питома вага довжини ділянок на теплотязі за конкретним напрямком транзитних перевезень [196].

На основі розрахунків собівартості транзитних вантажних перевезень, сукупності домінуючих ціноутворюючих факторів та використанні партнерсько-конкурентного підходу встановлення рівня плати Чорним В.В. обґрунтовано базові тарифні ставки по транзитних вантажних перевезеннях, використання яких дозволяє проводити гнучку тарифну політику [196, с. 13].

Садловською І.П. обґрунтовано те, що «ефективність ресурсоспоживання являє собою відношення економічних і соціальних результатів на виході

системи до витрат на її вході» [154, с. 258]. У використанні транзитного потенціалу задіяні певні ресурси, які є основою складових транзитного потенціалу, а ефективність їхнього використання також буде сприяти ефективності використання транзитного потенціалу.

Сич Є.М. запропонував застосувати показник ефективності використання транзитного потенціалу регіону на основі класичної формули розрахунку ефективності - співвідношення доходів, одержаних від транзитну вантажів територією регіону, і витрат, здійснених для забезпечення пересування транзитних потоків [160]:

$$EPT_{зПР} = ДТз / ВТз, \quad (1.3)$$

де  $ДТз$  - доходи, одержані від транзитну вантажів територією регіону;

$ВТз$  - витрати, здійснені для забезпечення пересування транзитних потоків [160].

Ковальською Л.Л. розроблено методику аналізу та оцінки ефективності використання транзитного потенціалу регіону з допомогою інтегрального показника транзитного потенціалу регіону, який запропоновано визначати як відношення суми окремих часткових показників регіону до суми цих показників в Україні (по відношенню до кількості показників) [56]:

$$I = \sum r_1, r_2, \dots, r_n / ((\sum u_1, u_2, \dots, u_n)/n), \quad (1.4)$$

де  $I$  - інтегральний показник транзитного потенціалу регіону;

$\sum r_1, r_2, \dots, r_n$  - сума окремих часткових показників регіону;

$\sum u_1, u_2, \dots, u_n$  - сума часткових показників України,

$n$  - кількість показників.

На основі визначеного рівня інтегрального показника транзитного потенціалу регіону вчена пропонує розробляти подальші заходи щодо ефективного використання транзитного потенціалу.

Блудовою Т.В. вперше запропоновано структурну схему концепцій розвитку комерційної діяльності транспортно-експедиторських підприємств, що дозволить забезпечити найбільш ефективне використання наявного транзитного потенціалу з вантажних перевезень в умовах невизначеності й ризику, економіко-правових та техніко-технологічних чинників [10]. Також нею було обгрунтована важливість проведення «глибокої модернізації та відновлення рухомого складу» та розроблено методику формування і оптимізації функцій на ринках перевезень різними видами транспорту, яка сприятиме прискоренню процесів переміщення вантажів територією України, збільшенню надходжень за надані транспортні послуги.

Стратегію оптимізації тарифної політики щодо транспортних перевезень як важливого інструменту раціонального використання транзитного потенціалу було розроблено Блудовою Т.В. За розробленою автором математичною моделлю визначається наскрізний тариф, який враховує витрати виробника товару (або споживача імпортного товару) і всіх учасників транспортного процесу. Науковцем доведено, що загальні умови застосування наскрізного тарифу зводяться до необхідності згоди всіх учасників, а формуються - на основі тарифів на перевезення вантажів залізницею, автомобільним і морським видами транспорту, тарифів на перевалку вантажів у портах і портових зборах, тарифів за послуги експедиторів, агентів тощо [9, с. 155].

Блудовою Т.В. обгрунтовано, що під час визначення величини наскрізного тарифу важливим є врахування залежності транспортних витрат від відстані перевезень [9, 11]. Якісний характер таких залежностей для трьох видів транспорту наведено на рис. 1.6.

Вчена в своєму дослідженні [9, с.156] звертає увагу на те, що видатки на автомобільні перевезення на невеликих відстанях зростають повільніше, ніж видатки на залізничному та морському видах транспорту. Дослідниця зауважує, що для перевезення на відстанях до 500 км слід користуватись послугами підприємств автомобільного транспорту, на далеких відстанях понад 500 км доцільніше використовувати послуги підприємств залізничного транспорту, а

на відстанях від 1500 км - морського.

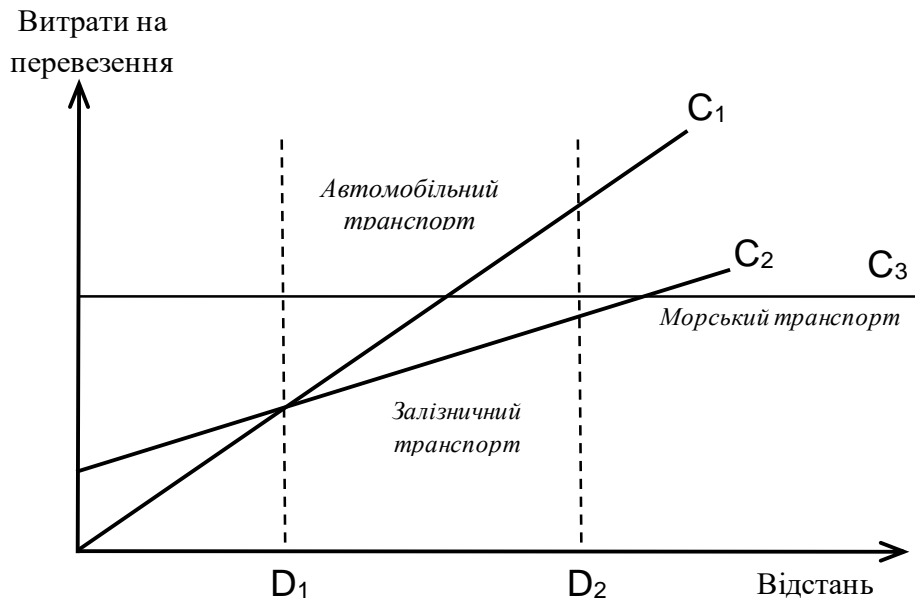


Рис. 1.6. Залежність транспортних витратів від відстані перевезення для автомобільного ( $C_f$ ), залізничного ( $Z_2$ ) і морського ( $Z_3$ ) видів транспорту

Джерело: [9, с.156]

Блудовою Т.В. запропоновано враховувати участь кожного з партнерів у коригуванні наскрізного тарифу до початку перевезення за формулами (1.5) та (1.6) [9, С.158]:

$$K_p = \frac{C_p}{\sum_{i=1}^n P_i} \quad (1.5)$$

$$K_{pd} = \frac{C_p}{\sum_{i=1}^n P_i d_i} \quad (1.6)$$

де  $C_p$  – коригуючий розмір наскрізного тарифу, дол. США;

$P_i$  – рівень рентабельності діяльності  $i$ -го партнера;

$d_i$  – розмір тарифу, застосовуваного  $i$ -м партнером;

$n$  – кількість партнерів.

Запропонована методика Блудовою Т.В. дозволяє отримати максимально можливий економічний ефект для всіх учасників процесу перевезень транзиту, що безумовно впливає на забезпечення довготривалої співпраці.

Брайковською А.М. обґрунтовано теоретичні положення та методичні підходи щодо організаційно-економічного забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній на міжнародному ринку транспортних послуг (в тому числі при перевезенні транзитних вантажів). Вченою запропоновано «підхід до розрахунку конкурентоспроможної наскрізної тарифної ставки шляхом послідовного аналізу варіантів з урахуванням оптимального вибору схеми перевезення вантажу та прогнозів фрактового ринку, який враховує баланс між ціною товару на споживчому ринку та сукупною вартістю його виробництва та перевезення, а також економічні ефекти, які одержить вантажовласник при використанні різних схем перевезень» [15].

Вченою обґрунтовано, що наскрізна тарифна ставка на міжнародні мультимодальні перевезення вантажів повинна відповідати таким умовам [15, с.170]:

$$d_M \leq C_{рс} - C_{вир} - C_{од} , \quad (1.7)$$

де  $d_M$  – наскрізна тарифна ставка;

$C_{рс}$  – ціна одиниці товару на товарному ринку споживача;

$C_{вир}$  – вартість одиниці товару в місці її виробництва;

$C_{од}$  – витрати отримувача на одиницю вантажу, пов'язані з митом, вантажними операціями в порту призначення, доставкою вантажу на склад покупця (якщо запродажні контракти укладені на умовах СІР).

Запропонована вченою наскрізна тарифна ставка визначається за наступною системою умов [15, с.170]:

$$\left\{ \begin{array}{l} d_M = (1 + r_{кр}) \frac{A}{B} \leq C_{рс} - C_{вир} - C_{од} \\ C_{рс} - C_{вир} - C_{од} \rightarrow \min \\ E_m \geq E' \\ \frac{A}{B} \leq G \rightarrow \min \end{array} \right. , \quad (1.8)$$

де  $d_M$  – наскрізна тарифна ставка в залежності від вибраного терміну «Інкотермс-2010»;

$A$  – сума витрат учасників перевезення вантажу з озрахунку суднової партії;

$B$  – загальний обсяг вантажу в суднової партії;

$E_m$  – економічний ефект при перевезенні вантажу на мультимодальних умовах;

$E'$  – економічний ефект при перевезенні вантажу за іншою найбільш вигідною для вантажовласника унімодальною схемою;  $r_{кр}$  – критичне значення рентабельності (%).

Використання запропонованих підходів забезпечить конкурентоспроможність операторських компаній на міжнародному ринку, зокрема і при перевезенні транзиту.

Дослідником Платоновим О.І в [132] обґрунтована спроможність мультимодальних вантажних перевезень забезпечити нарощення транспортного, зокрема і транзитного потенціалу України. В основі наукових досліджень Платонова О.І. лежить розробка «методичного підходу до удосконалення ціноутворення в мультимодальних перевезеннях вантажів, зокрема в частині визначення наскрізної тарифної ставки, що, на відміну від раніше відомих, базується на обґрунтуванні нижньої та верхньої її меж шляхом техніко-економічних зіставлень витрат учасників мультимодального перевезення (в тому числі й трансакційних) та дослідженні умов рівновигідності для клієнтури змішаного унімодального і мультимодального перевезень, а також урахуванні на підставі формування багатокритеріальної

вибірки таких факторів, як наявність альтернативних маршрутів доставки вантажів, умов доставки у конкурентів, рівня ризику тощо» [132].

Для встановлення наскрізної тарифної ставки для конкретного мультимодального перевезення необхідно скористатися підходом формування багатомірної (багатокритеріальної) вибірки [132, с. 158 ].

Рівень тарифу запропоновано встановлювати на підставі залежності:

$$T_{\text{тар}j} = f(K_{1,j}, K_{2,j}, \dots, K_{m,j}), \quad (1.9)$$

де  $K$  –критерії формування багатомірної вибірки;

$m$  –кількість критеріїв;

$j$  ( $j=1,2$ ) – відповідно  $1$  – нижня межа,  $2$  – верхня межа тарифу.

Умовою використання методичного підходу є порівняння отриманої наскрізної тарифної ставки та термінів доставки вантажів з відповідними значеннями показників у конкурентів. Запропонований підхід «посилює мотивацію учасників перевезень (у тому числі, й клієнтури) щодо переходу на мультимодальні перевезення, оскільки сприяє зростанню результативності їхньої діяльності, що в свою чергу, збільшує можливості для підвищення якості транспортних послуг» [132, с.10].

Дослідником Маровим І.В. розроблено науково-методичний підхід та надано практичні рекомендації щодо більш повного використання та реалізації транзитного потенціалу в системі стратегічного розвитку України на основі розвитку контрейлерних перевезень [109-110]. Запропонований підхід передбачає розрахунок екологічного, соціального і додаткового ефектів від застосування контрейлерних перевезень.

Згідно з розробленим Маровим І.В. науково-методичним підходом загальний економічний ефект, що отримує держава при впровадженні контрейлерних перевезень, можна розрахувати наступним чином:

$$E_{\text{заг.}} = E_{\text{ек.}} + E_{\text{соц.}} + E_{\text{дод.}}, \quad (1.10)$$

де  $E_{zag}$ . – загальний ефект впровадження контрейлерних перевезень;

$E_{ек}$ . – екологічний ефект;

$E_{соц}$ . – соціальний ефект;

$E_{дод}$ . – додатковий ефект, що складається з економії коштів держави.

Вчений також виділяє важливість такого фактору впливу на існуючий стан українського ринку транзитних вантажних перевезень, як «недостатньо продумана тарифна політика, яка не завжди враховує зміни в тарифній політиці країн» [109, с. 47], проте конкретних методичних підходів в цьому питанні не пропонує.

Толстовою А.В. обгрунтована залежність ефективного використання транспортного та транзитного потенціалів від такої складової конкурентоспроможності як транзитоспроможність країни (або транспортної галузі країни) [177-180].

У загальному вигляді інтегральний показник транзитоспроможності країни вчена пропонує виразити наступною формулою [179]:

$$Tc_{кр} = \sum_{i=1}^n Tc_{МТК i}, \quad (1.11)$$

де  $Tc_{кр}$  – транзитоспроможність країни;

$Tc_{МТК i}$  – транзитоспроможність  $i$ -го МТК, що проходять через територію країни;

$n$  – кількість МТК, що проходять через територію країни.

Запропонований підхід розрахунку інтегрального показника транзитоспроможності дозволяє визначити, які можливі обсяги перевезення вантажів можуть пройти по українській мережі МТК, що в свою чергу допоможе з визначенням «вузьких місць» та першочергових заходів з їхньої ліквідації [179].

Пасічник А.М., Клен О.М., Мірошніченко С.В. в [126] запропонували коефіцієнт транзитності, який відображає комплексну відносну характеристику всіх транспортних зв'язків держави, яка забезпечує ці зв'язки з урахуванням інфраструктури:

$$K_{Tr} = k_3 E_3 + k_5 E_5 + k_9 E_9 + k_7 E_7 + k_{Б-ЧМ} E_{Б-ЧМ} + k_{Є-А} E_{Є-А} + k_p E_p + k_{нск} E_{нск} + k_{рм} E_{рм} + k_{рск} E_{рск} + k_{сан} E_{сан} + k_{нс} E_{нс} + k_{я} E_{я} + k_{ізм} E_{ізм} + k_{ідк} E_{ідк} + k_{шм} E_{шм} \quad (1.12)$$

де  $K_{Tr}$  – коефіцієнт транзитності;

$k_3$  – ваговий коефіцієнт європейського транспортного коридору №3;

$E_3$  – транзитний потенціал європейського транспортного коридору №3;

$k_5$  – ваговий коефіцієнт європейського транспортного коридору №5;

$E_5$  – транзитний потенціал європейського транспортного коридору №5;

$k_9$  – ваговий коефіцієнт європейського транспортного коридору №9;

$E_9$  – транзитний потенціал європейського транспортного коридору №9;

$k_7$  – ваговий коефіцієнт європейського транспортного коридору №7;

$E_7$  – транзитний потенціал європейського транспортного коридору №7;

$k_{Б-ЧМ}$  – ваговий коефіцієнт трансконтинентального транспортного коридору «Балтика–Чорне море»;

$E_{Б-ЧМ}$  – транзитний потенціал трансконтинентального транспортного коридору «Балтика– Чорне море»;

$k_{Є-А}$  – ваговий коефіцієнт трансконтинентального транспортного коридору «Європа–Азія»;

$E_{Є-А}$  – транзитний потенціал трансконтинентального транспортного коридору «Європа–Азія»;

$k_p$  – ваговий коефіцієнт рельєфу території;

$E_p$  – транзитний потенціал рельєфу території;

$k_{нск}$  – ваговий коефіцієнт протяжності сухопутних кордонів;

$E_{нск}$  – транзитний потенціал протяжності сухопутних кордонів;

$k_{рм}$  – ваговий коефіцієнт рівня транскордонності;

$E_{pm}$  – транзитний потенціал рівня транскордонності;

$k_{psc}$  – ваговий коефіцієнт кількості одиниць рухомого складу;

$E_{psc}$  – транзитний потенціал кількості одиниць рухомого складу;

$k_{can}$  – ваговий коефіцієнт стану автотранспортного парку;

$E_{can}$  – транзитний потенціал стану автотранспортного парку;

$k_{nc}$  – ваговий коефіцієнт пропускної спроможності автомобільних магістралей;

$E_{nc}$  – транзитний потенціал пропускної спроможності автомобільних магістралей;

$k_{я}$  – ваговий коефіцієнт якості внутрішньої транспортної мережі;

$E_{я}$  – транзитний потенціал якості внутрішньої транспортної мережі;

$k_{izm}$  – ваговий коефіцієнт рівня розвитку інфраструктури державного кордону;

$E_{izm}$  – транзитний потенціал рівня розвитку інфраструктури державного кордону;

$k_{idk}$  – ваговий коефіцієнт рівня розвитку інфраструктури державного кордону;

$E_{idk}$  – транзитний потенціал рівня розвитку інфраструктури державного кордону;

$k_{um}$  – ваговий коефіцієнт щільності автомобільних магістралей;

$E_{um}$  – транзитний потенціал щільності автомобільних магістралей.

Креймером В.Ю. удосконалено методику побудови тарифів на комбіновані перевезення вантажів з врахуванням ефективності цих перевезень, в тому числі на ринку транзитних вантажних перевезень [68]. Розрахункове значення тарифу на комбіновані перевезення  $T_K^P$  вченим запропоновано визначати за формулою [68 с.157]:

$$T_K^P = z_K \cdot (1 + P_{np}) + \beta_T \cdot \left[ (C_{вант} + z_{зал}) \cdot \alpha^{t_{зал}} - (C_{вант} + z_K) \cdot \alpha^{t_K} \right], \quad (1.13)$$

де  $z_k, z_{зал}$  – поточні витрати при контрейлерному та традиційному залізничному перевезенні,

$R_{пр}$  – рівень рентабельності продукції, що перевозиться;

$\beta_T$  – коефіцієнт еластичності тарифу, який змінюється в залежності від кон'юнктури ринку транспортних послуг від 0 до 1;

$C_{вант}$  – вартість вантажу, що перевозиться;

$\alpha$  – добовий коефіцієнт компаундинга;

$t_k, t_{зал}$  – термін доставки вантажу при контрейлерному та традиційному залізничному перевезенні.

На основі проведеного дослідження сформульовано власне визначення поняття «ефективне використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень», яке полягає у такому його використанні, коли різниця між величинами показників вантажообігу, доходів і прибутків з вантажних перевезень для транзитного потенціалу країни та потенційно затребуваної транспортної системи, а також для реально затребуваної й потенційно затребуваної транспортних систем досягає мінімуму в конкретних умовах господарювання.

Отже, вченими розроблено ряд методичних підходів щодо ефективного використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту з вантажних перевезень. Визначено, що проблема ефективного використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту є важливою і актуальною, але по суті не вирішеною.

Усе це зумовлює необхідність удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень України. Удосконалення вищезгаданого механізму потребує детальної оцінки використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту.

## Висновки до розділу 1

1. Встановлено, що сучасний розвиток міжнародних транспортних систем значною мірою визначається процесами глобалізації та є необхідним для забезпечення економічного зростання країни. Включення України в європейські інтеграційні процеси вимагає розвитку української транспортної системи на рівні європейських стандартів – саме досягнення цього рівня дозволить Україні зайняти конкурентні позиції на міжнародних ринках транзитних перевезень вантажів, збільшити обсяги транзитних перевезень вантажів через територію країни, поповнити бюджет валютними надходженнями, забезпечити зростання кількості робочих місць тощо.

2. На основі аналізу існуючих визначень та тлумачень поняття транзитного потенціалу, а також власних досліджень в частині підвищення ефективності використання транзитного потенціалу, а також ролі транзитного потенціалу у нарощуванні обсягів транзитних перевезень - вмотивовано необхідність уточнення визначення поняття транзитного потенціалу, зокрема з урахуванням таких характеристик, як «реально затребувана транспортна система» та «потенційно затребувана транспортна система».

3. На основі проведеного дослідження автором доповнено і уточнено понятійно-категоріальний апарат власним визначенням поняття транзитного потенціалу країни з вантажних перевезень як сукупності наявних можливостей й ресурсів держави, яке включає комплекс природно-територіального, інфраструктурного, виробничо-обслуговуючого, інформаційного та людського потенціалів, ефективне використання яких забезпечує підвищення ефективності управління та конкурентоспроможності національної транспортної системи країни на світовому рівні.

4. Визначено поняття «використання транзитного потенціалу» як створення належних умов та запровадження відповідних принципів, які дозволять раціонально використовувати природно-територіальний, інфраструктурний, інформаційний, людський та виробничо-обслуговуючий

потенціали з метою залучення максимально можливих обсягів транзитних вантажів та одержання відповідних доходів. При цьому «ефективне використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень» полягає у такому його використанні, коли різниця між величинами показників вантажообігу, доходів і прибутків з вантажних перевезень для транзитного потенціалу країни та потенційно затребуваної транспортної системи, а також для реально затребуваної й потенційно затребуваної транспортних систем досягає мінімуму в конкретних умовах господарювання.

5. Аналіз літературних джерел та власні дослідження з питань використання транзитного потенціалу країни вказують на наявність науково-практичних рекомендацій з питань: розбудови міжнародних транспортних коридорів; регіональних особливостей нарощування транзитного потенціалу; проведення гнучкої тарифної політики з вантажних перевезень у міжнародних сполученнях. Заслужовують на увагу стратегії розвитку транзитного потенціалу в контексті економічної безпеки з використанням комбінованих перевезень, а також рекомендації з розвитку транзитного потенціалу України з використанням безпосередньо морських вантажних перевезень. Разом з тим, проблема ефективного використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту, яка є важливою і актуальною, на сьогодні по суті не вирішена, що створює передумови удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень.

Основні наукові результати розділу опубліковані в працях автора [87; 89; 91; 92; 98; 102].

## РОЗДІЛ 2

### ОЦІНКА ВИКОРИСТАННЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВАМИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА РИНКУ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

#### **2.1 Роль підприємств залізничного транспорту у використанні транзитного потенціалу країни з вантажних перевезень**

Дослідження, проведені в попередньому розділі, довели необхідність удосконалення механізму використання транзитного потенціалу країни підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень. Для формування вищезгаданого механізму важливим є аналіз ролі підприємств залізничного транспорту у використанні транзитного потенціалу.

Слід відмітити, що транспортний комплекс України не поступається провідним країнам за потенціалом, маючи розвинену мережу залізниць, автомобільних доріг, трубопроводів. З цієї причини транзитний потенціал нашої держави повинен не тільки номінально визначати місце України в системі міжнародних зв'язків на євразійському континенті, але й ефективно використовуватись, нарощуватись і сприяти розвитку всіх пов'язаних з ним сфер національної економіки: промисловості, сфери послуг, будівництва, транспортного комплексу, який відіграє у цьому процесі провідну роль. Саме транспортна система формує транзитний каркас території, визначає можливості і перспективи реалізації потенціалу її вигідного геоекономічного і геополітичного розташування, опосередковує зовнішньоекономічні зв'язки країни та позиціонує її на міжнародних транспортно-транзитних ринках. З цих причин транспорт завжди буде знаходитись у центрі політики держави як фактор забезпечення економічної безпеки країни.

Залізничний транспорт є важливою складовою транспортної галузі економіки України [140, 146]. Його ефективне функціонування є необхідним

чинником становлення України як транзитної держави, стало розвинуто її транспортно-дорожнього комплексу і економіки в цілому [147, 176].

Необхідно зазначити, що існують об'єктивні умови для зростання вантажних перевезень територією України у міжнародному сполученні, і в першу чергу, залізничним транспортом як провідної галузі в транспортній інфраструктурі держави. Переваги підприємств залізничного транспорту для вантажних перевезень очевидні: розгалужена мережа залізниць, універсальність для перевезення всіх видів вантажів, потужний технічний потенціал залізниць, порівняно низька собівартість перевезення, надійність і безпека, незалежність від погодних умов. Крім того, залізничний транспорт володіє потужною провізною спроможністю, обслуговує виробничі галузі господарства і задовольняє потреби населення в перевезеннях. Загалом українська залізнична мережа за довжиною посідає четверте місце в Європі та тринадцяте у світі [117].

За обсягами вантажних перевезень залізниці України займають четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії. Залізничний транспорт України є виробничо-технологічним комплексом організацій і транспортних підприємств, які відіграють ключову роль у забезпеченні у внутрішньому й міжнародному перевезеннях не тільки населення, але й усіх споживачів, які є представниками різних форм власності та видів діяльності. На залізницях України функціонують 34 філії, до складу яких входить 1492 залізничних станції, 110 дистанцій колії, 44 дистанції енергопостачання, 55 локомотивних і 48 вагонних депо, 69 дистанцій сигналізації і зв'язку [117]. Всі вищезгадані підприємства залізничного транспорту забезпечують пасажирські і вантажні перевезення, в тому числі і транзитні, та входять до складу АТ «Укрзалізниця».

Переміщення транзитних вантажів територією України забезпечується підприємствами залізничного, морського, річкового, повітряного, автомобільного та трубопровідного видів транспорту, динаміка обсягів перевезень якими наведена в табл. 2.1.

Динаміка обсягів транзитних вантажних перевезень  
транспортними підприємствами України за видами транспорту, млн тонн

Види транспорту:	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014*	2015*	2016*	2017*	2018*	Темп приросту 2018/2008, %	Середньо-річний темп росту, %
залізничний	69,79	45,45	46,68	50,99	41,89	34,03	29,51	24,17	16,93	19,55	16,3	23,36	91,22
автомобільний	4,91	3,35	4,65	5,01	4,85	5,58	5,86	4,50	5,10	5,40	5,01	102,06	89,80
морський	3,50	1,90	3,70	3,90	1,60	1,50	0,80	1,80	2,40	8,83	10,20	291,43	86,16
річковий	0,07	0,00	0,00	0,00	0,008	0,002	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
авіаційний	1,54	1,17	1,58	2,81	2,99	0,77	1,16	0,60	0,70	0,80	0,90	58,44	89,33
трубопровідний	223,50	127,90	99,40	93,10	76,90	79,20	65,80	64,80	62,70	61,20	59,30	26,53	91,13
Всього	303,31	179,77	156,01	155,81	128,24	121,09	103,13	95,87	87,83	95,78	91,71	30,24	91,03

\* Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим і м.Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції

*Джерело: розраховано автором за [25, 26, 49, 117]*

Дані табл. 2.1 наочно демонструють негативну динаміку транзитних вантажних перевезень транспортними підприємствами всіх видів транспорту, в тому числі, залізничного транспорту, за період 2008-2018 рр.

Обсягові показники щодо перевезення транзитних вантажів усіма видами транспорту з 2014 р. по 2018 р. подано без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим і м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції, що, звичайно, негативно відобразилося на показниках роботи підприємств залізничного транспорту. У зв'язку з вищезгаданою ситуацією керівництво АТ «Укрзалізниця» змушено було швидко реагувати на ці зміни та, незважаючи на нестабільну економічну та політичну ситуацію в Україні, проводити реформування галузі.

Як свідчить наведена в табл. 2.1 інформація, середньорічний темп зростання транзитних перевезень вантажів за видами транспорту у 2008-2018 рр. становив 91,03 %. З 2010 р. спостерігається поступове зростання за всіма видами транспорту, окрім трубопровідного, де спостерігається незначне зменшення. Починаючи з 2012 р., знов відбувається спад в економіці України, в результаті чого транспортна галузь переживає період нестабільності і показує від'ємну динаміку обсягів перевезень - і не тільки вантажних.

Зміст табл. 2.1 переконує, що темпи зростання обсягів перевезеного вантажу підприємствами залізничного транспорту знаходяться майже на тому ж рівні, що і середньогалузеві протягом 2008-2018 рр., показуючи найвищий темп зростання в середньому за вказаний вище період.

Наведена статистика свідчить, що в аналізований період 2008-2018 рр. відбулось зменшення обсягів транзиту вантажів підприємствами залізничного транспорту майже в п'ять разів. На таку негативну картину перш за все вплинули анексія Автономної Республіки Крим і м. Севастополя та проведення антитерористичної операції на частині Донецької та Луганської областей. Адже на вищезгаданих територіях знаходились головні входи та виходи з країни, які забезпечували використання транзитного потенціалу України.

На рис. 2.1 подана структура транзитних вантажопотоків за видами транспорту.

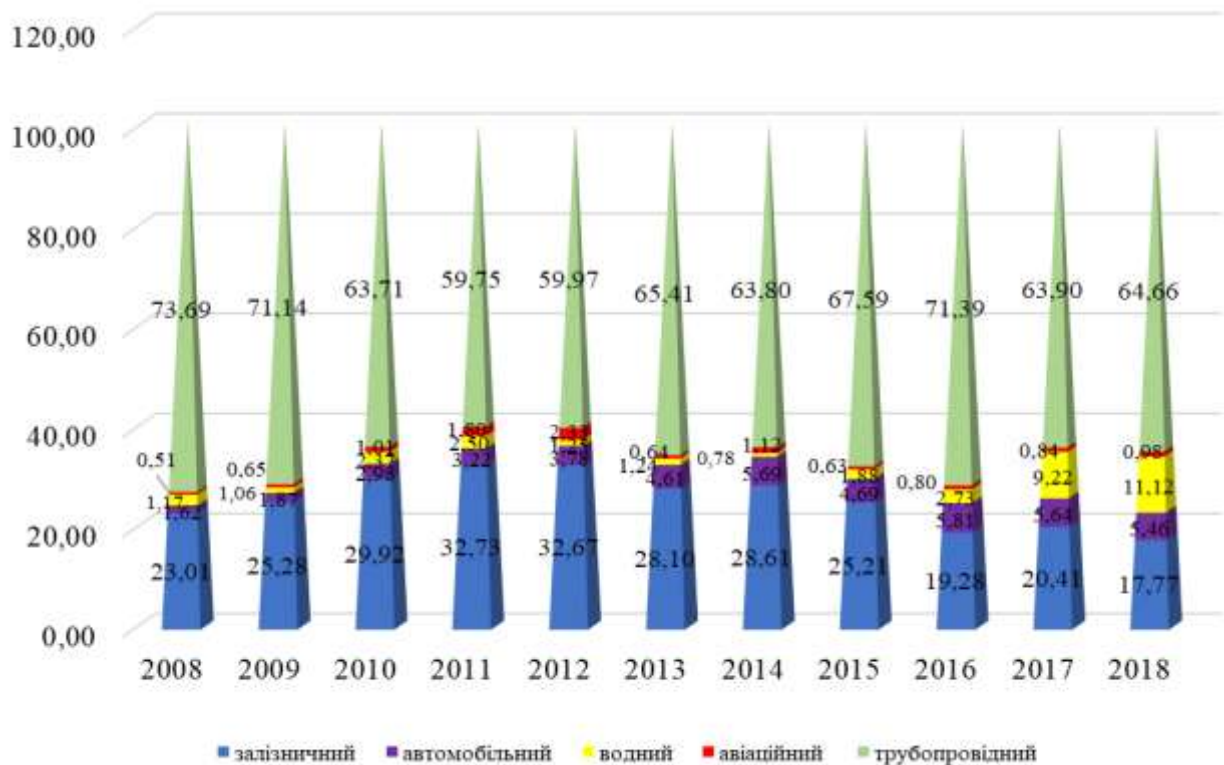


Рис. 2.1. Структура транзитних вантажопотоків за видами транспорту, %  
Джерело: побудовано автором за [26, 49, 50]

На підприємства залізничного транспорту в 2018 р. припадає 16,3 млн тонн перевезеного транзиту вантажів, це менше ніж в 2017 р. на 16,6 %. Проте, слід відмітити, що в 2017 р. перевезено вантажів на 15,4 % більше ніж в 2016 р. Тож позитивні зрушення в 2017 р. в залізничній галузі все-таки спостерігались. Важливим є й те, що у національній структурі перевезень транзитних вантажів за 2018 р. цей вид транспорту становить найбільшу частку – 17,7 % (не враховуючи трубопровідний), що має суттєвий вплив на динаміку перевезень вантажів у цілому по Україні.

Проте слід відмітити, що трубопровідний транспорт, незважаючи на значні обсягові показники, все ж має специфіку по видах перевезених вантажів, адже цим видом транспорту можливо транспортувати лише такі види вантажів,

як газ та нафта. Зважаючи на це, доцільним є аналіз структури транзитних вантажопотоків за видами транспорту без урахування трубопровідного (рис. 2.2).

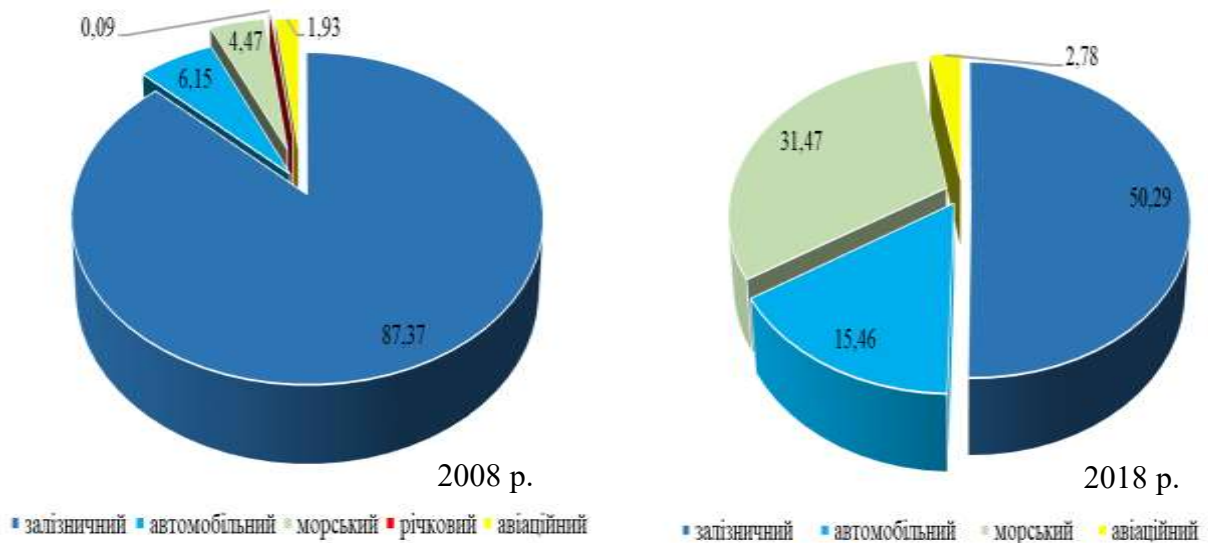


Рис. 2.2 Структура транзитних вантажопотоків за видами транспорту (без урахування трубопровідного), %

*Джерело: побудовано автором за [26, 49, 50]*

Таким чином, частка перевезеного транзиту підприємствами залізничного транспорту без урахування трубопровідного транспорту в 2008 р. становила 87,37 %, а в 2018 р. 50,29%. Не зважаючи на зменшення цього показника за 10 років, підприємства залізничного транспорту залишаються лідером у цій сфері перевезень.

Віддзеркалюючи загальноекономічні тенденції, всі види транспорту демонстрували за цей період скорочення обсягів вантажних перевезень.

Що стосується підприємств автомобільного транспорту, то у 2018 р. спостерігається невелике скорочення обсягів перевезеного вантажу на 7,22% порівняно з 2008 р. У національній структурі перевезень транзитних вантажів за 2018 р. цей вид транспорту становив 5,46 %.

Підприємствами водного транспорту в 2018 р. перевезено вантажів у обсязі 10,2 млн тонн, що більше, ніж у 2015 р. на 15,5 %. Як бачимо з табл. 2.1, на відміну від інших видів транспорту, на водному транспорті позитивна

тенденція проглядається за період 2014-2018 рр., зокрема за рахунок морського транспорту. У національній структурі перевезень транзитних вантажів за 2018 р. цей вид транспорту становив 11,12%. Слід відмітити, що водний транспорт є перспективним для розвитку мультимодальних контейнерних перевезень, оскільки є екологічним та економним.

Магістральними трубопроводами в 2018 р. транспортовано 59,3 млн тонн вантажів, що нижче на 3,1 % від обсягу транспортування вантажів даним видом у 2017 р. та нижче рівня 2008 р. на 73,47%, але є найбільшим показником за обсягом серед всіх видів транспорту. У національній структурі перевезень транзитних вантажів за 2018 р. цей вид транспорту становив 64,66 %.

Завдяки динамічному використанню повітряного простору України в 2008-2012 рр. спостерігалось зростання обсягів транзиту авіаційним транспортом майже вдвічі. В наступні роки ситуація погіршилась. Вантажні перевезення авіаційним транспортом в Україні майже не здійснюються, а їх частка в загальному обсязі останні роки (2015-2018 рр.) є мізерною та становить менше ніж 0,98 %, тобто не перевищує 0,1 млн тонн на рік.

У цілому можна зробити висновок, що в порівнянні з іншими видами транспорту (не враховуючи трубопровідний, яким можна транспортувати лише газ та нафту) саме підприємствами залізничного транспорту перевозяться найбільші обсяги транзитних вантажів.

Наведені дані свідчать, що річковий та авіаційний транспорт майже не використовуються в реалізації транзитного потенціалу країни. Деформована у бік переваги лише двох видів транспорту структура транзитних вантажоперевезень робить уразливим транзитний пакет України.

Проведений аналіз свідчить, що серед усіх транспортних підприємств саме підприємства залізничного транспорту відіграють важливу роль у використанні транзитного потенціалу України. Провідне значення підприємств цього виду транспорту для України обумовлено основними факторами: техніко-економічними перевагами порівняно з іншими видами транспорту, збігом напрямку й потужності основних транспортно-економічних потоків України й

світу з географічним положенням українських залізниць. Проте для розвитку транзитних перевезень потенціал залізничного транспорту наразі використовується не повною мірою, зокрема, пропускна спроможність залізничної інфраструктури на сьогоднішній день значно перевищує використовувану.

Зважаючи на це, вважаємо за необхідне більш детально дослідити тенденції в роботі підприємств залізничного транспорту, зокрема, щодо використання цими підприємствами транзитного потенціалу. Динаміка обсягів транзитних перевезень вантажів та їхня частка в загальному обсязі перевезень підприємствами залізничного транспорту подана в табл. 2.2.

Таблиця 2.2

Динаміка обсягів транзитних перевезень вантажів та їхня частка в загальному обсязі перевезень підприємствами залізничного транспорту

Роки	Загальний обсяг перевезених вантажів залізничними підприємствами, млн тонн	Темп приросту, ланцюговий, %	У т.ч. обсяг транзитних перевезень залізничними підприємствами, млн тонн	Темп приросту, ланцюговий, %	Частка транзиту в загальному обсязі, %
2005	450	-	51,88	-	11,53
2006	477	6,00	56,73	9,35	11,89
2007	513	7,55	68,57	20,87	13,37
2008	499	-2,73	69,79	1,78	13,99
2009	391	-21,64	45,45	-34,88	11,62
2010	433	10,74	46,68	2,71	10,78
2011	468,4	8,18	50,99	9,23	10,89
2012	457,5	-2,33	41,89	-17,85	9,16
2013	444	-2,95	34,03	-18,76	7,66
2014	386	-13,06	29,51	-13,28	7,65
2015	350	-9,33	24,17	-18,10	6,91
2016	343	-2,00	16,93	-29,95	4,94
2017	339	-1,17	19,55	15,48	5,77
2018	322	-5,01	16,3	-16,62	5,06
2019	313	-2,80	14,4	-11,66	4,60

*Джерело: складено та розраховано автором за [26, 45, 49]*

Результати розрахунків, подані в табл. 2.2, та графічне представлення (рис. 2.3) обсягів загальних вантажних перевезень підприємствами залізничного транспорту та обсягів транзитних вантажних перевезень цими підприємствами за 2005-2019 рр. ілюструє лінійну спадну тенденцію до їх зменшення.

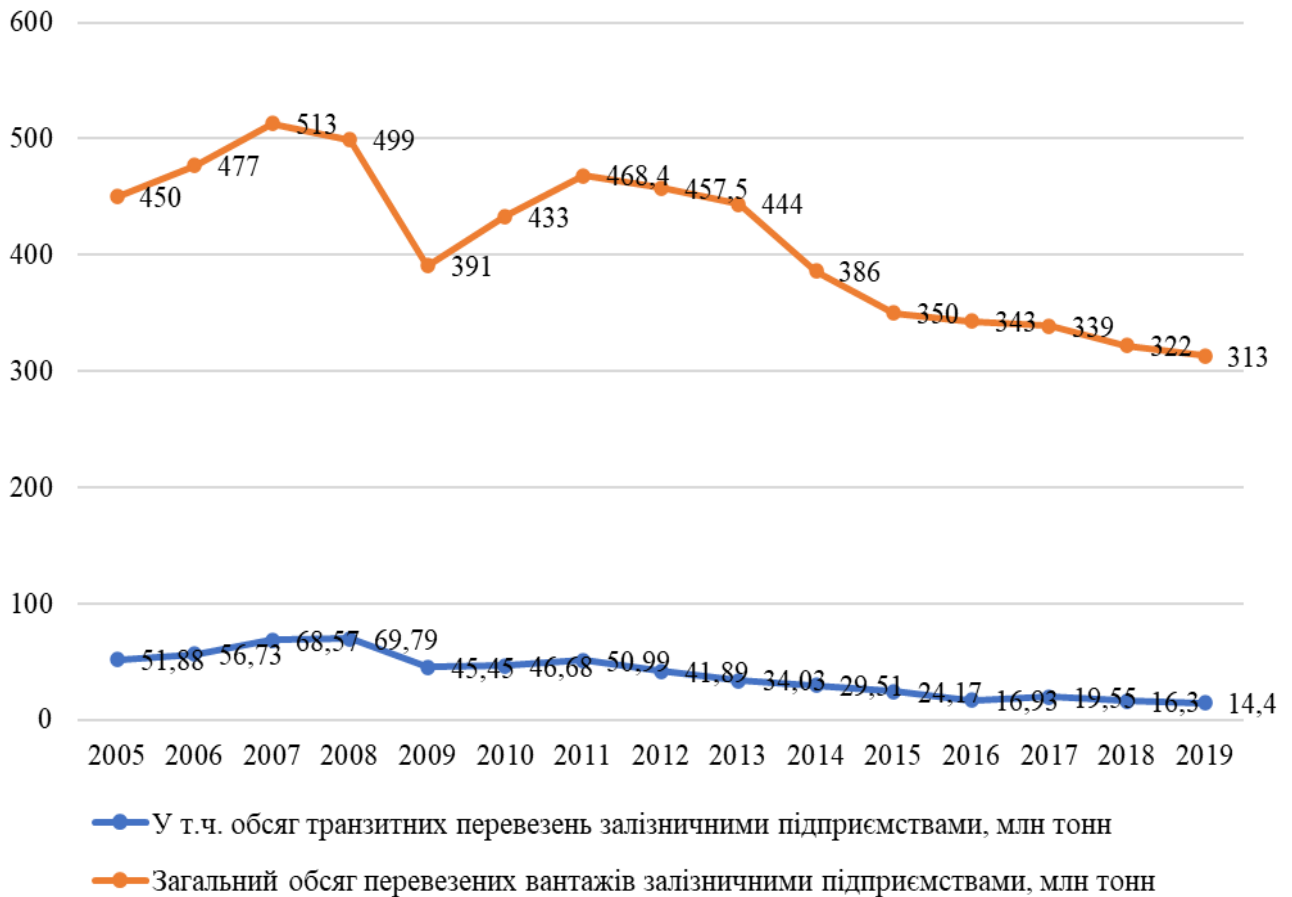


Рис. 2.3. Динаміка обсягів загальних та транзитних вантажних перевезень АТ «Укрзалізниця» за 2005-2019 рр.

*Джерело: побудовано автором за [26, 45, 49]*

Слід зазначити, що в період 2005-2019 рр. загальні обсяги вантажних перевезень підприємствами залізничного транспорту знизились на 30,45 %, а обсяги транзитних перевезень цими підприємствами знизились на 72,24 %. Тож, як бачимо у сегменті транзитних вантажних перевезень, починаючи з 2008 р. спостерігається негативна тенденція. 2019 р. став критичним для підприємств залізничного транспорту, а показник обсягів транзитних

перевезень – найнижчий за аналізований період. У результаті цього транзитний потенціал використано неповною мірою, адже лише 72,24% потенційно можливих обсягів транзиту, які підприємства залізничного транспорту спроможні перевезти, не залучено. Ці дані є підтвердженням того, що українська залізнична мережа має невикористаний транзитний резерв.

Серед факторів впливу на використання транзитного потенціалу України підприємствами залізничного транспорту, які негативно вплинули на зниження обсягів перевезених вантажів підприємствами залізничного транспорту, в тому числі, на обсяг транзитних перевезень, необхідно віднести наступні:

- а) стан економіки України та інфляційні процеси, які відбуваються в ній;
- б) політична ситуація, зокрема воєнні дії на Сході України;
- в) низький рівень обслуговування транзитних перевезень, який не відповідає навіть тому мінімальному рівню встановлених тарифів у порівнянні з конкурентами (наприклад, у порівнянні з білоруськими тарифами);
- г) високі збори контролюючих служб на кордоні країни;
- д) несприятливий інвестиційний клімат, який є перепорою в залученні інвестицій для розвитку матеріально-технічної бази підприємств залізничного транспорту;
- е) неналежна державна політика в області транзиту вантажів та недосконала нормативно-правова та законодавча база, яка регулює транзитні перевезення.

Такі фактори, як політика країн-постачальників щодо вибору маршруту слідування транзитних вантажів та політика конкурентів країн-транзитерів щодо залучення транзиту також справила негативний вплив на зміну обсягів перевезених вантажів, у тому числі транзитних, територією України.

Позитивно вплинути на вищезгадані показники можуть розвиток нормативно-правової бази з підтримки інвестиційної та інноваційної діяльності та зовнішньоекономічні відносини з іншими державами, зокрема асоціація України з ЄС та створення умов для майбутнього вступу до ЄС.

Наявність достатньої кількості транзитних вантажів у країн-постачальників, яка залежить від економічної ситуації в країнах-експортерах, та попит на транзитні вантажі у країнах-споживачах, яка залежить від економічної ситуації в країнах-імпортерах відповідно - можуть позитивно вплинути на обсяги вантажних перевезень підприємствами залізничного транспорту України, в тому числі, транзитних. Тому важливим є створення відповідних умов для залучення проходження транзитних вантажопотоків країн-експортерів територією України. Розглянемо динаміку вантажообігу транзиту на залізничному транспорті за допомогою даних, наведених у табл.2.3.

Таблиця 2.3

## Динаміка вантажообігу транзиту на залізничному транспорті

Роки	Вантажообіг транзиту, млн т/км	Темп приросту вантажообігу транзиту, ланцюговий, %	Середня відстань перевезень транзиту, км	Абсолютний приріст середньої відстані, ланцюговий, км	Абсолютний приріст середньої відстані, базисний, км
2005	50406,56	-	688,4	-	-
2006	56761,86	12,6	756,3	67,9	67,9
2007	69181	21,9	692,6	-63,7	4,2
2008	79737	15,3	854,1	161,5	165,7
2009	53760	-32,6	1199,1	345	510,7
2010	56395	5,0	1266,9	67,8	578,5
2011	61723	9,4	1268,2	1,3	579,8
2012	50334	-18,4	1229,5	-38,7	541,1
2013	40594	-19,3	1230,8	1,3	542,4
2014	34419	-15,2	1170,8	-60	482,4
2015	35255	2,4	1458,7	287,9	770,3
2016	25542	-27,6	1508,7	50	820,3
2017	20273	-20,63	1307	-201,70	618,6
2018	17453	-13,91	1068	-239,00	379,6
2019	15216	-12,82	1057	-11,00	368,6

*Джерело: складено та розраховано автором за [26, 45, 49, 117]*

Дані, наведені в табл. 2.3, показують, що за період 2005-2019 рр. темпи приросту вантажообігу транзиту України не були стабільними, змінювалися від позитивних до від'ємних значень, починаючи з 2012 р. по 2019 р. Лише в 2015 р. транзитний вантажообіг зріс на 2,4%, проте не було досягнуто рівня попередніх років. Основною причиною від'ємного приросту показника є стрімке зменшення фізичних обсягів перевезених транзитних вантажів. Варто зауважити, що вплив на транзитний вантажообіг підприємств залізничного транспорту територією України прямо пропорційний впливу факторів на обсяг перевезених транзитних вантажів.

Відмінність динаміки обсягів перевезень та вантажообігу свідчить, що середня дальність перевезень змінюється швидкими темпами. Підтвердженням цього є подана в табл. 2.3 динаміка середньої відстані перевезення транзитних вантажів залізничними підприємствами.

Показник абсолютного приросту середньої відстані перевезень транзитних вантажів за період 2006-2019 рр. показує, що за цей період дальність перевезень збільшилась майже вдвічі. Так, у 2005 р. середня відстань перевезень транзитних вантажів становила 688,4 км, у 2016 р. - 1508,7 км., у 2019 р. - 1057 км. Це свідчить про зміну маршруту слідування транзитних вантажів, у т.ч. з причин військових дій на Сході України.

Виявлені тенденції кількісних результатів роботи підприємств залізничного транспорту на ринку транзитних вантажних перевезень не відповідають наявним потенційним можливостям. Зважаючи на кризу вітчизняної економіки, основними можливостями для подальшого розвитку підприємств залізничного транспорту повинні стати транзитні перевезення. Сприятли цьому можуть наявні ресурси.

Транзитний потенціал та рівень його використання залежить від рівня розвитку транспортної інфраструктури (інфраструктурний потенціал), яка є економічно збалансованою сукупністю шляхів сполучення, рухомого складу, засобів управління та зв'язку, системи технічного обслуговування.

Розглянемо динаміку розвитку інфраструктурних ресурсів залізничних підприємств за допомогою інформації, наведеної в табл. 2.4.

Таблиця 2.4

## Динаміка розвитку інфраструктурних ресурсів залізничних підприємств

Роки	2008	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Темп приросту 2018/2008, %
Експлуатаційна довжина залізничної колії, тис. км	21,7	21,6	21,6	21,0	21,0	19,8	19,8	19,8	91,24
Експлуатаційна довжина електрифікованих дільниць, тис. км	9,7	10,2	10,2	10,0	10,0	10	9,3	9,4	96,9
Частка електрифікованих дільниць у загальній довжині колії, %	44,7	47,2	47,2	47,6	47,6	50,5	46,9	47,5	106,26

*Джерело: складено та розраховано автором за [181]*

З табл. 2.4 видно, що ситуація з розвитком інфраструктурних ресурсів залізничних підприємств є стабільно незмінною. Все це свідчить про певний технічний застій у розвитку підприємств залізничного транспорту.

Так, у 2018 р. електрифікованими залізничними дільницями є лише 47,5% від загальної довжини. Цей показник є досить низьким і відповідно негативно впливає на використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту. На неелектрифікованих дільницях використовується тепловозна тяга, а це збільшує операційні витрати на перевезення, а отже, збільшує плату за перевезення, чим відлякує потенційних клієнтів обирати Україну для перевезення свого вантажу.

Протягом останніх років відповідно до плану впровадження нової техніки та прогресивних технологій на залізницях України було впроваджено Прикордонну систему оперативного таксування документів на перевезення транзитних вантажів за даними, що обробляються станційними

автоматизованими робочими місцями, які встановлені на всіх прикордонних переходах залізниць України [156, С.44].

До основних ризиків, які можуть гальмувати нарощування обсягів транзитних перевезень залізничними підприємствами, відноситься дефіцит рухомого складу, динаміка забезпеченості яким наведена в табл. 2.5.

Таблиця 2.5

## Динаміка забезпеченості рухомим складом залізничних підприємств

Роки	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018/ 2005, %
<i>1 Тяговий рухомий склад, од.:</i>	4435	4451	4121	3896	3895	3895	3574	3593	81,01
- тепловози	2572	2539	2320	2152	2151	2151	1924	1944	75,58
- електровози	1797	1861	1765	1720	1720	1720	1627	1627	90,54
- паровози	66	51	36	24	24	24	23	22	33,33
<i>2 Вантажні вагони, тис. од.:</i>	110,6	90,1	77,8	74,3	71,1	68	68,4	70,7	63,92
- криті	18,3	12	8,0	7,5	7,1	6,3	5,9	5,8	31,69
- платформи	12,5	8,6	6,2	5,8	5,5	5,3	5,3	5,2	41,60
- напіввагони	64,4	59,6	52,9	50,6	48,5	46,8	47,9	50,6	78,57
- цистерни	14,3	9,6	10,2	9,9	9,5	9,1	8,8	8,7	60,84
- рефрижератори	1,1	0,3	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	36,36

*Джерело: складено та розраховано автором за [181]*

Проведений аналіз динаміки забезпеченості рухомим складом підприємств залізничного транспорту (табл. 2.5) показав, що за період 2005-2018 рр. кількість тягового рухомого складу зменшилась на 18,99%, а вантажних вагонів - на 36,08 %.

Поряд з проблемою дефіциту рухомого складу актуальною є проблема його застарілості (табл. 2.6).

Аналіз зміни розподілу рухомого складу підприємств залізничного транспорту в 2018 р. у порівнянні з 2016 р. показав, що лише за два роки показники зношеності погіршились, а в цілому в 2018 р. ситуація є дуже оганою. Так, в 2018 р. 53,1% електровозів та 15,5% тепловозів є застарілими,

адже були випущені більше 40 років назад. Така ж ситуація спостерігається і з вантажними вагонами - адже в 2016 р. 70,1% вагонів були випущені більше 40 років назад, а в 2018 р. цей показник сягнув 74,5 %.

Таблиця 2.6

## Розподіл рухомого складу залізничних підприємств за роками випуску

Вид рухомого складу	Роки	Усього, %	У тому числі за роками випуску				
			до 8 років, %	9-15 років, %	16-25 років, %	26-40 років, %	більше 40 років, %
Тепловози	2016	100,0	0,8	0,1	0,2	70,4	28,5
	2018	100	0,2	0,3	6,5	77,5	15,5
Електровази	2016	100,0	5,4	2,9	4,5	36,6	50,6
	2018	100,0	4,0	3,7	2,1	37,1	53,1
Вантажні вагони:	2016	100,0	4,9	3,3	19,4	70,1	2,3
	2018	100,0	8,9	4,5	8,9	74,5	3,2
- криті	2016	100,0	0,3	0,0	3,3	96,3	0,1
	2018	100,0	-	0,3	0,1	99,4	0,2
- платформи	2016	100,0	-	-	49,3	50,1	0,6
	2018	100,0	-	-	11,3	87,6	1,1
- напіввагони	2016	100,0	10,3	6,3	19,9	63,4	0,1
	2018	100,0	18,2	8,8	10,2	62,4	0,4
- цистерни	2016	100,0	-	1,2	24,9	59,2	14,7
	2018	100,0	-	0,1	19,0	62,5	18,4
-рефрижератори	2016	100,0	-	-	31,4	67,5	1,1
	2018	100,0	-	-	-	98,9	1,1

*Джерело: складено та розраховано автором за [181]*

Слід зауважити, що поряд з проблемою застарілості рухомого складу, який експлуатується понад 25 років, є проблема неякісного використання локомотивів та вагонів, що також негативно впливає на результати роботи підприємств залізничного транспорту та використання цими підприємствами транзитного потенціалу України. Так, у 2018 р. в порівнянні з 2017 р.

середньодобова продуктивність вантажного вагону знизилась на 8,5 %, середньодобова продуктивність локомотивів знизилась на 13,6%, середній простій вантажного вагону під вантажною операцією зріс на 7,7 %. Порівняння значення показника середнього простою вантажного вагону під вантажною операцією в 2018 р. та 2008 р. показало зростання на 72,9 %, а середнього часу обороту вагону - зростання на 71,4 %. Усе це негативно впливає на збільшення витрат та зменшення доходів від перевезень вантажів [117].

Зважаючи на таку ситуацію, АТ «Укрзалізниця» прийнято ряд заходів для підтримки і збільшення парку вантажних вагонів. Здійснено перехід на їх оцінку не за віком, а за технічним станом, що дозволило не вилучати з обігу 26 тис. вагонів. Крім того, удвічі збільшено плани ремонту, на що додатково направлено 862 млн грн.

Зважаючи на вищезгадані проблеми, для підприємств вітчизняного залізничного транспорту керівництвом АТ «Укрзалізниця» розроблено стратегію оновлення тягового рухомого складу до 2025 року. Протягом 2016 р. підписано ряд меморандумів: з канадською компанією Bombardier Transportation GmbH, американською компанією General Electric, NEWAG group, китайською компанією CRRC International Corp про співпрацю з виробництва і модернізації тягового рухомого складу. АТ «Укрзалізниця» готує до запуску проєкт модернізації старих тепловозів з німецьким фінансуванням банку KfW. Польська Newag має намір модернізувати тепловози М62 для роботи на неелектрифікованих ділянках Донецької та Придніпровської залізниць [117].

Економічна ситуація в Україні, зокрема інфляційні процеси та несприятливий інвестиційний клімат, негативно впливають на використання підприємствами залізничного транспорту транзитного потенціалу України. Поряд з багатьма іншими позитивними факторами впливу щодо використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту передусім слід назвати такі фактори, як вирішення проблеми застарілості рухомого складу та справедлива для всіх учасників перевізного процесу тарифна політика, що

сприятиме не лише налагодженню зовнішньоекономічних відносин з іншими країнами, але й додатковим грошовим надходженням до бюджету.

Важливу роль для ефективного використання транзитного потенціалу України підприємствами залізничного транспорту відіграють трудові ресурси - група працівників, які виконують певні завдання та мають певні обов'язки для реалізації поставлених цілей та завдань. Саме вони є основою людського потенціалу, саме вони в змозі забезпечити використання транзитного потенціалу країни повною мірою. Відповідно до Державного класифікатора професій ДК 003-95 всі професії поділяються на дев'ять груп, п'ять з яких представлені на підприємствах залізничного транспорту: керівники (менеджери чи управителі); професіонали; фахівці; технічні службовці; кваліфіковані робітники з інструментом; робітники з обслуговування, експлуатації та контролювання за роботою технологічного устаткування [117].

Динаміка середньооблікової кількості працівників основної діяльності залізничних підприємств та їх середньомісячної заробітної плати подана в табл. 2.7.

Дані табл. 2.7 свідчать про те, що темпи приросту середньооблікової кількості працівників основної діяльності підприємств залізничного транспорту набували виключно від'ємних значень з 2006 р. до 2017 р. (за винятком 2017 р., коли спостерігалось збільшення показника на 11,32 %). Основною причиною цього є зменшення обсягів перевезених вантажів за період 2006-2018 рр.

Зміна середньомісячної заробітної плати робітників основної діяльності підприємств залізничного транспорту має позитивний характер, адже за останні десять років спостерігається поступове щорічне збільшення показника, проте в 2018 р. заробітна плата працівників основної діяльності підприємств залізничного транспорту була нижчою на 15,7 % у порівнянні із середньою заробітною платою працівників підприємств за видами економічної діяльності по Україні.

Серед чинників, які негативно впливають на середньооблікову кількість працівників та середньомісячну заробітну плату, слід виділити економічну ситуацію в Україні, зокрема інфляційні процеси.

Аналіз ролі підприємств залізничного транспорту на ринку транзитних вантажних перевезень свідчить про загострення проблем, які накопичувались упродовж останніх 20 років і не дозволяють швидко та з мінімальними втратами вийти з кризового стану.

Таблиця 2.7

Динаміка середньооблікової кількості працівників основної діяльності підприємств залізничного транспорту та їх середньомісячної заробітної плати

Роки	Середньо-облікова кількість працівників основної діяльності підприємств з.т., тис. осіб	Темп приросту ланцюговий, %	Середня заробітна плата за місяць робітників основної діяльності підприємств з.т., грн	Темп приросту ланцюговий, %	Середня заробітна плата за видами економічної діяльності за місяць по Україні, грн	Темп приросту ланцюговий, %
2006	368,2		1470		928,8	
2007	361,2	-1,9	1845	25,51	1353	45,64
2008	364,3	0,858	2441	32,30	1809	33,73
2009	351,3	-3,57	2487	1,88	1909	5,545
2010	343,2	-2,31	2250	-9,53	2247	17,68
2011	339,4	-1,11	2648	17,69	2639	17,47
2012	331,8	-2,24	3041	14,84	3032	14,88
2013	316	-4,76	3282	7,93	3274	7,978
2014	293,7	-7,06	3480	6,03	3475	6,14
2015	277,2	-5,62	4195	20,55	4207	21,08
2016	249,1	-10,1	5183	23,55	5187	23,29
2017*	277,3	11,32	7104	37,06	7003	35
2018*	272,7	-1,66	8865	24,79	10510	50,08

*Джерело: складено та розраховано автором за [181, 26]*

Сьогодні ринок транспортних послуг задовольняє лише базові потреби економіки України у перевезеннях. Головною причиною такого стану

транспортно-дорожнього комплексу України стало порушення положень економічних законів, які регулюють процеси простого та розширеного відтворення основних виробничих засобів. Як наслідок, створений ще за радянських часів запас технічних ресурсів галузі (інфраструктури, рухомого складу) практично вичерпано й виникла реальна загроза втрати її стійкості. Проведене дослідження ролі підприємств залізничного транспорту у використанні транзитного потенціалу України переконало в тому, що саме підприємства залізничного транспорту серед всіх транспортних підприємств відіграють важливу роль у використанні транзитного потенціалу країни.

Зважаючи на це, важливим є проведення аналізу використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту в сучасних умовах господарювання.

## **2.2 Аналіз використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту в сучасних умовах господарювання**

Аналіз в даному пункті роботи слід розпочати зі структури транзитних вантажних перевезень національними підприємствами залізничного транспорту за країнами відправлення. Дослідження та звітні дані АТ «Укрзалізниця» показали, що основна транзитують країна для України за аналізований період була Російська Федерація (рис. 2.4), адже саме в цій країні формується 80% транзиту. Основна частка в структурі обсягів транзиту в 2017 р. належить кам'яному вугіллю (40,7%). Цей вид вантажу постачається російськими підприємствами територією України до Словацької Республіки, Туреччини, Польщі, Румунії та Великобританії. Російська Федерація є основною країною відправлення транзитом руди залізної і марганцевої. Основна частка цього виду транзитного вантажу, а саме близько 40%, відправляється до Словацької Республіки, а решта 60% – до Польщі, Чехії, Ірану, Румунії та Італії. В 2017 р.

обсяги транзиту даного виду вантажу територією України знизились майже на 30%.

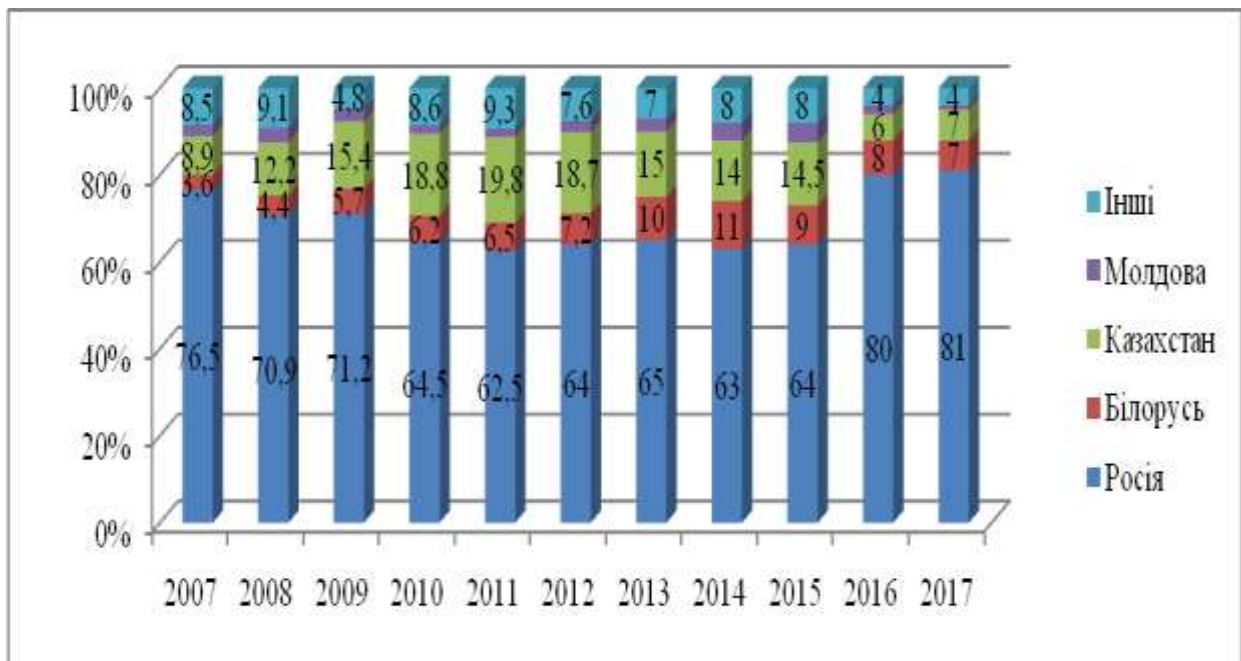


Рис. 2.4. Структура транзитних вантажних перевезень підприємствами залізничного транспорту за 2007-2017 рр. за країнами відправлення, %

*Джерело: побудовано автором за [26, 49, 117]*

Основною причиною цього була часткова переорієнтація поставок залізної руди російського виробництва на внутрішній ринок, посилення конкуренції з боку австралійських та бразильських постачальників, часткова переорієнтація перевезень у напрямку російських морських портів, скорочення європейських будівельних проєктів. Друге місце у формуванні транзиту в 2016-2017 рр. займали Казахстан та Білорусь. З цих країн у рівних частках українськими підприємствами залізничного транспорту транзитом транспортувалися нафтопродукти як енергетичні гази. Країнами призначення цього роду вантажу були Туреччина та країни Східної Європи.

З Білорусі територією України транзитом до Нідерландів (80%) та Великобританії (20%) перевозився мазут. Угорщина, Туреччина, Польща, Румунія, Греція, Словаччина та Хорватія були споживачами російських та білоруських калійних добрив. З Литви, Фінляндії, Російської Федерації та

Білорусі до Угорщини, Молдови, Сербії, Румунії та Об'єднаних Арабських Еміратів українськими підприємствами залізничного транспорту транзитом перевозилися інші змішані мінеральні добрива. З Казахстану до Молдови, Туреччини, Румунії, Угорщини та Сербії територією України відбувалися поставки азотних добрив. З Білорусі, Російської Федерації, Угорщини та Польщі також перевозяться українськими підприємствами залізничного транспорту чорні метали. Їх частка в загальній структурі транзитних вантажів становила в 2017 р. 4 %. Країнами призначення цього роду вантажу є Ізраїль, Єгипет, Словаччина, Польща. До США та Словаччини з Російської Федерації територією України також відправляється чавун [45]. В 2016-2017 рр. спостерігалось певне зниження обсягів транзиту з Білорусі, що відбулось, в основному, за рахунок переорієнтації перевезень нафтопродуктів на порти країн Балтії.

Наразі головним конкурентом АТ «Укрзалізниця» є Білоруська залізниця. Це пов'язано з переорієнтацією значних обсягів транзитних перевезень російських вантажів, зокрема, вугілля до Польщі, Німеччини, чорних металів в країни ЄС, а також з перевагами, якими наділені країни Митного союзу. Як наслідок, транзит залізницею Білорусі значно перевищує український.

Також за 2016-2017 рр. значно зменшились перевезення з Казахстану до Туреччини (на 31,7%) через переорієнтацію вантажопотоків з українського порту Одеса в порт Тамань. До основних причин зниження обсягів транзитних вантажних перевезень належить втрата Україною частини залізничної інфраструктури через військові дії на Сході України.

В пункті 2.1 даного дослідження був проведений аналіз динаміки обсягів транзитних перевезень вантажів підприємствами залізничного транспорту в порівнянні з іншими видами транспорту. Для більш точного аналізу використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту в сучасних умовах господарювання слід дослідити динаміку та структуру обсягів перевезень транзиту підприємствами залізничного транспорту за родами вантажів (табл. 2.8, рис. 2.5-2.6).

Таблиця 2.8

Динаміка обсягів перевезень транзитних вантажів підприємствами залізничного транспорту України  
за 2005-2018 рр., тис. тонн

Найменування вантажу	Роки													
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Всього за родами вантажів	51879	56732	68574	69789	45451	46675	50993	41885	34029	29506	24170	16930	19554	16348
Кам'яне вугілля	16514	16782	17890	16322	10844	8952	8830	7850	5286	4998	5460	3700	7959	6494
Нафта і нафтопродукти	4776	4075	6787	11655	11847	14830	15821	11246	9421	7299	5095	2579	2081	1239
Руда залізна і марганцева	11485	15046	16758	13451	7638	7232	10809	10162	8301	8460	6875	6608	4662	4262
Руда кольорова, сірчана сировина	97	53	99	359	158	316	261	68	25	14	2	1	1	0
Чорні метали	4442	5763	6182	7014	4212	3315	2990	3285	2009	2431	1948	698	788	1180
Кольорові метали і вироби з них	33	41	42	95	21	18	7	6	7	0	0	0	0	0
Лісні вантажі	375	560	314	298	109	80	100	116	213	163	201	391	716	172
Хімічні і мінеральні добрива	4785	5388	6321	6830	5045	4843	5249	3004	2764	1922	1809	872	877	819
Хімікати	2859	2494	3444	3892	2058	3069	2804	2564	2480	1763	1299	738	1029	810
Автомобілі	26	42	91	104	27	49	80	103	164	142	54	66	57	48
Машини і устаткування	68	80	104	148	62	67	82	67	46	15	19	9	5	7
Зерно та продукти помелу	1194	1349	4245	2761	772	938	907	694	724	690	185	254	385	474
Кокс	609	504	818	695	14	122	159	56	146	63	42	35	80	7
Брухт чорних металів	577	446	744	731	91	58	99	45	115	23	0	0	0	27
Мінбудматеріали	734	947	1086	1224	447	500	537	588	637	477	402	336	285	211
Цемент	5	8	254	878	7	8	28	13	9	9	6	7	6	13
Сіль	119	161	93	143	196	257	213	98	101	9	2	2	3	6
Інші вантажі	3182	2994	3300	3191	1902	2023	2014	1921	1581	1029	772	635	620	579

*Джерело: складено автором за [45, 117]*

Як видно з табл. 2.8 в структуру вантажів, які перевозяться транзитом підприємствами залізничного транспорту входять вісімнадцять родів вантажів. Якщо порівнювати зміну обсягів транзитних перевезень за 2018 р. у порівнянні з 2005 р., то лише перевезення кам'яного вугілля, нафти і нафтопродуктів, руди залізної і марганцевої, лісних вантажів, автомобілів, мінбудматеріалів та цементу має нерівномірну тенденцію до зростання за аналізований період. Перевезення транзитом територією України решти одинадцяти родів вантажів, зокрема - руда кольорова, сірчана сировина, чорні метали та брухт чорних металів, кольорові метали і вироби з них, хімічні та мінеральні добрива, хімікати, машини і устаткування, зерно та продукти помелу, кокс, сіль та інші вантажі мають тенденцію до щорічного зниження.

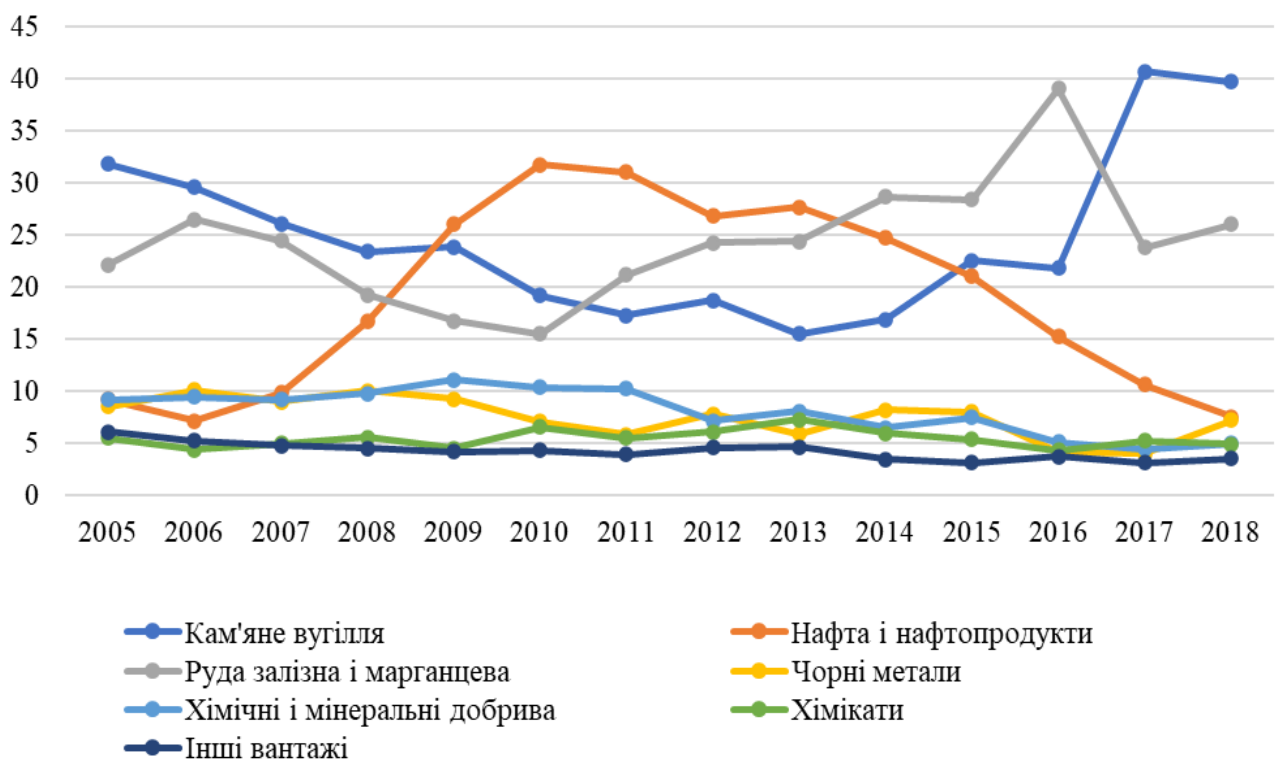


Рис. 2.5. Динаміка структури обсягів перевезень транзиту кам'яного вугілля, руди залізної і марганцевої, хімікатів, чорних металів, нафти і нафтопродуктів, хімічних і мінеральних добрив та інших вантажів АТ «Укрзалізниця» за 2005-2018 рр., %

*Джерело: побудовано автором за [45]*

Зміни в обсягах транзитних перевезень чорних металів, хімічних і мінеральних добрив, зерна та продуктів помолу характеризувалися зростанням їх часток майже в 6 разів протягом досліджуваного періоду.

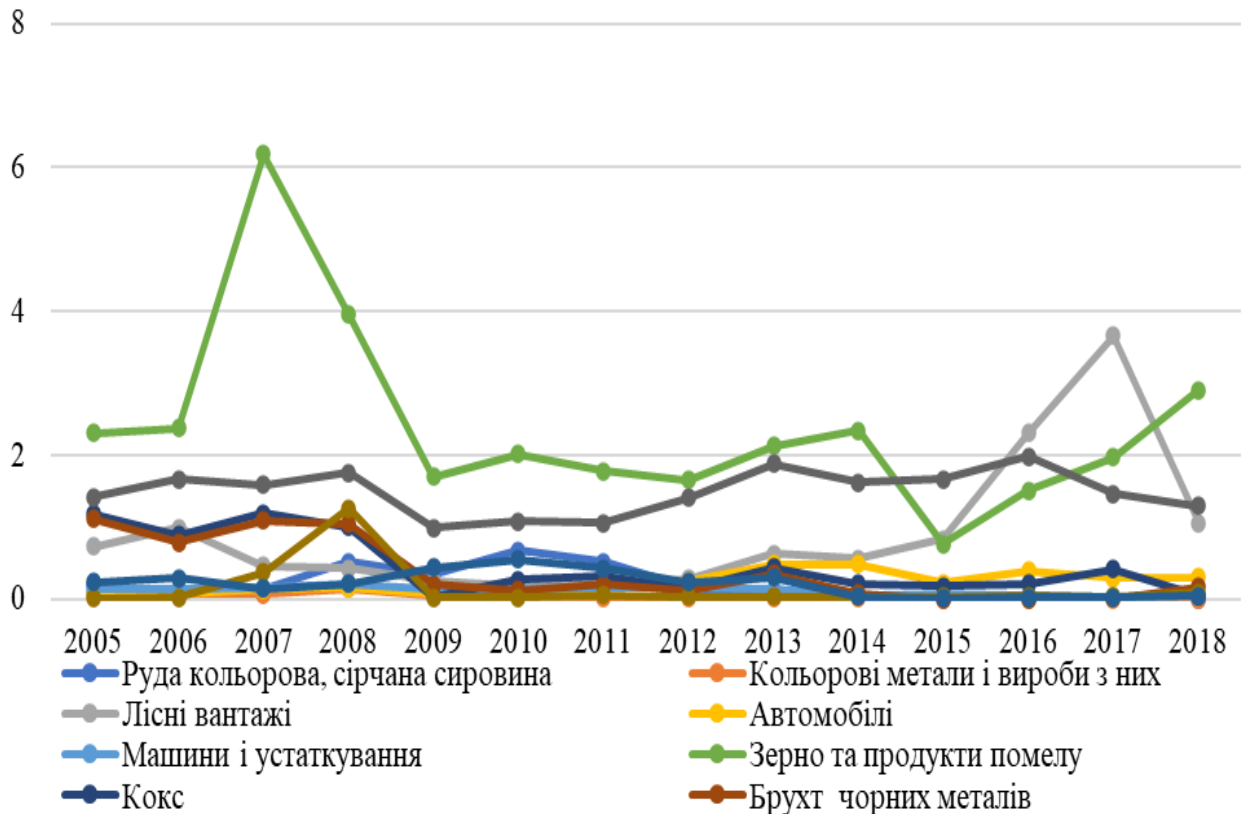


Рис. 2.6. Динаміка структури обсягів перевезень транзиту руди кольорової, сірчаної сировини, лісних вантажів, машин і устаткування, коксу, мінбудматеріалів, солі, кольорових металів і виробів з них, автомобілів, зерна та продукту помолу, брухту чорних металів, цементу АТ «Укрзалізниця» за 2005-2018 рр., %

*Джерело: побудовано автором за [45]*

Найбільшими змінами в структурі розподілу часток родів вантажів за період 2005-2018 рр. за обсягами транзитних перевезень характеризувалося кам'яне вугілля.

Отже, проведений аналіз дав змогу дійти до висновку: нерівномірна структура розподілу обсягів транзитних вантажних перевезень підприємствами

залізничного транспорту спостерігається, як в розрізі років, так і найменувань вантажів. За умови збереження таких негативних тенденцій можна прогнозувати подальшу втрату частки України у загальних світових вантажних перевезеннях.

Враховуючи значне зниження вантажних транзитних потоків АТ «Укрзалізниця», з однієї сторони, та значний нереалізований потенціал в сфері транзитних вантажних перевезень, з іншої, виникає необхідність проведення структурно-динамічного аналізу доходів АТ «Укрзалізниця» від транзитних вантажних перевезень (табл. 2.9). Для зіставлення даних та можливості їх порівняння показники доходів від транзитних вантажних перевезень залізницями України по роках представлені питомими вагами на рис. 2.7 та рис. 2.8. Для цього аналізу використані дані зі Звіту про розподіл доходів ЦО-19 АТ «Укрзалізниця» [46].

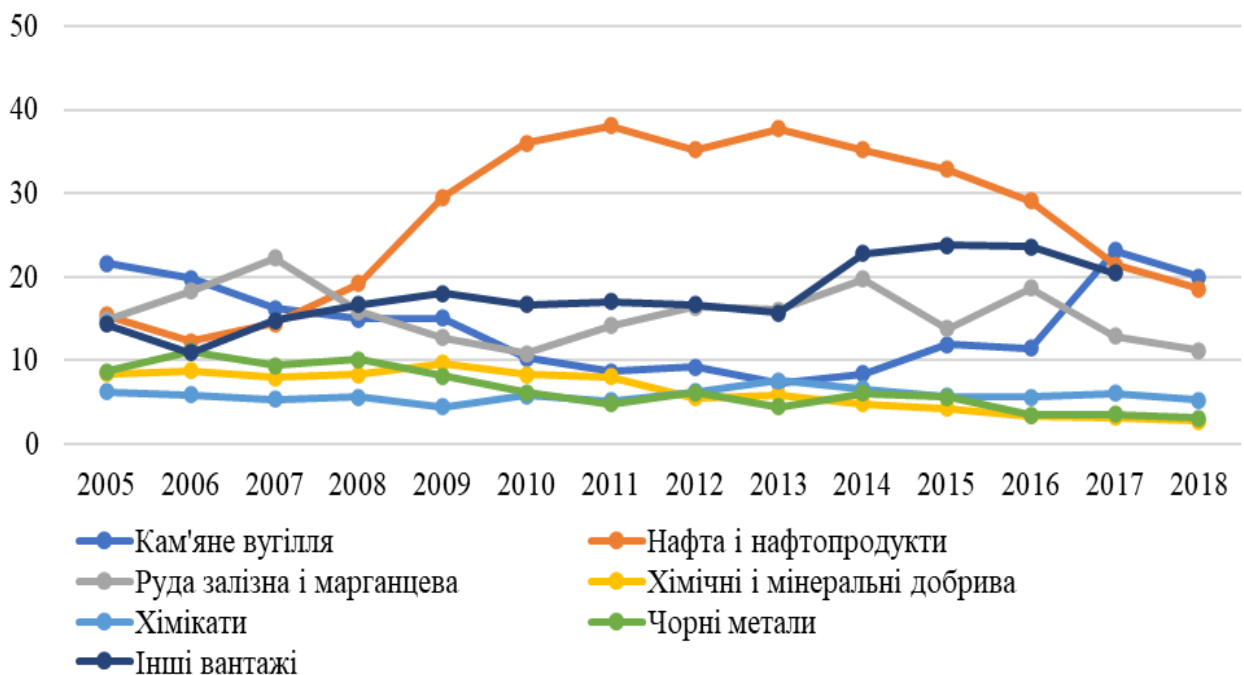


Рис. 2.7. Питомі ваги доходів від транзиту кам'яного вугілля, руди залізної і марганцевої, хімікатів, чорних металів, нафти і нафтопродуктів, хімічних і мінеральних добрив та інших вантажів АТ «Укрзалізниця» за 2005-2018 рр., %

*Джерело: побудовано автором за [46]*

Структура доходів від транзитних вантажів АТ «Укрзалізниця» за 2005-2018 рр., %

Найменування вантажу	Роки													
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Всього за родами вантажів	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Кам'яне вугілля	21,63	19,80	16,24	14,94	15,09	10,31	8,69	9,22	7,37	8,46	11,90	11,47	23,14	22,80
Нафта і нафтопродукти	15,41	12,33	14,40	19,21	29,58	36,00	38,10	35,24	37,72	35,21	32,91	29,10	21,47	19,80
Руда залізна і марганцева	14,85	18,33	22,30	15,86	12,74	10,85	14,20	16,46	16,09	19,79	13,85	18,69	12,94	13,19
Руда кольорова, сірчана сировина	0,18	0,08	0,12	0,48	0,30	0,52	0,40	0,14	0,06	0,04	0,01	0,01	0,00	0,00
Чорні метали	8,73	11,16	9,40	10,15	8,13	6,14	4,80	6,20	4,45	6,05	5,62	3,50	3,57	4,09
Кольорові метали і вироби з них	0,20	0,25	0,18	0,34	0,11	0,09	0,03	0,03	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Лісні вантажі	0,88	1,24	0,56	0,53	0,40	0,30	0,29	0,34	0,63	0,56	0,73	1,88	3,43	3,29
Хімічні і мінеральні добрива	8,44	8,82	7,99	8,30	9,66	8,33	8,08	5,57	5,93	4,84	4,30	3,42	3,22	2,79
Хімікати	6,23	5,87	5,34	5,63	4,50	5,78	5,14	6,26	7,65	6,65	5,71	5,66	6,10	6,50
Автомобілі	0,39	0,50	0,59	0,66	0,18	0,26	0,36	0,50	0,64	0,57	0,29	0,50	0,36	0,31
Машини і устаткування	0,60	0,59	0,49	0,70	0,44	0,42	0,49	0,41	0,28	0,13	0,16	0,11	0,08	0,07
Зерно та продукти помелу	2,23	2,41	6,91	3,54	0,69	1,19	0,88	0,93	0,52	0,54	0,32	0,33	0,32	0,48
Коке	1,30	0,94	1,36	1,15	0,04	0,36	0,33	0,16	0,40	0,25	0,22	0,24	0,53	0,46
Брухт чорних металів	1,11	0,81	1,01	0,97	0,19	0,09	0,07	0,05	0,07	0,03	0,00	0,00	0,00	0,70
Мінбудматеріали	2,00	2,28	1,78	1,86	1,02	1,11	1,18	1,27	1,31	1,12	1,11	1,30	1,15	1,20
Цемент	0,01	0,01	0,25	0,74	0,01	0,01	0,04	0,02	0,01	0,02	0,02	0,03	0,02	0,02
Сіль	0,14	0,21	0,10	0,12	0,20	0,22	0,22	0,11	0,15	0,03	0,01	0,01	0,01	0,30
Інші вантажі	15,66	14,37	10,96	14,82	16,72	18,02	16,70	17,09	16,68	15,71	22,84	23,75	23,66	24,00

*Джерело: розраховано автором за [46]*

Структура щорічних доходів від транзитних перевезень нафти і нафтопродуктів характеризувалася такими частками: найбільша питома їхня вага припала на 2011 р. та становила більш як третину обсягу всіх доходів (38,10 %), у 2007 р. цей показник був найменшим за період 2005-2018 рр. та становив 14,4 %, а у 2018 р. – 19,8 %.

Щодо такого роду вантажів, як руда залізна і марганцева, то її питома вага в структурі розподілу з 2005 по 2018 рр. не перевищувала 22,3 % загального розміру доходів від транзитних перевезень всіх видів вантажів. Найбільша частка – 22,3 % припала на 2007 р., а найменша – 10,85 % у 2010 р.

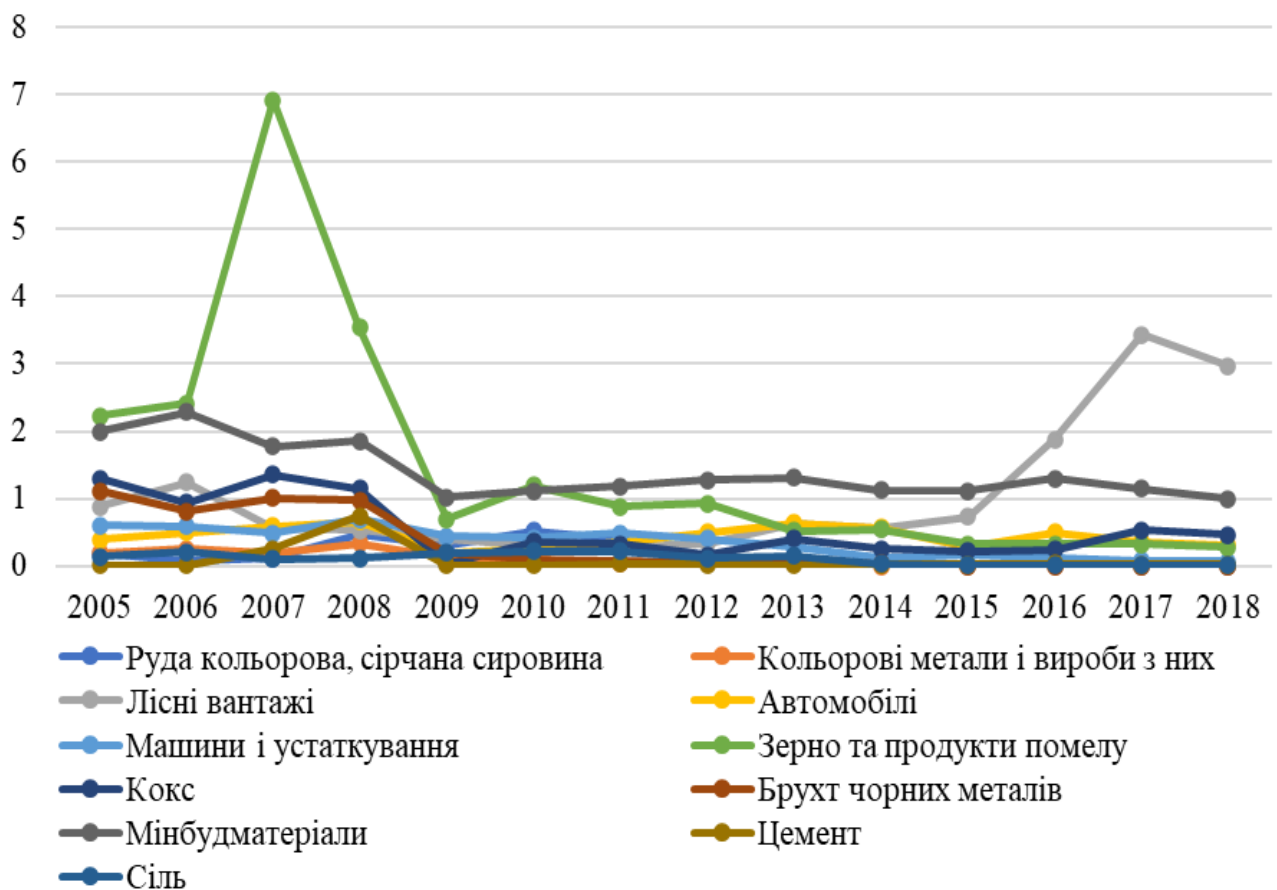


Рис. 2.8. Питомі ваги доходів від транзиту руди кольорової, сірчаної сировини, лісних вантажів, машин і устаткування, коксу, мінбудматеріалів, солі, кольорових металів і виробів з них, автомобілів, зерна та продукту помелу, брухту чорних металів, цементу АТ «Укрзалізниця» за 2005-2018 рр., %

*Джерело: розраховано та побудовано за [46]*

Одне з лідируючих позицій в структурі доходів від транзитних вантажних перевезень займає кам'яне вугілля, зокрема в 2017 р. значення цього показника було на рівні 23,14 %, що є найбільшим за аналізований період. Найменше доходів від перевезень даного роду вантажу отримали підприємства залізничного транспорту в 2013 р. – 7,37 %.

Зазначимо, що приблизно такими ж значеннями питоми ваги як і кам'яне вугілля характеризувалися й інші вантажі. Найбільшого його значення - 24 % було досягнуто у 2018 р., а мінімального 10,96 % – у 2007 р.

Доходи, отримані АТ «Укрзалізниця» від транзитних перевезень руди кольорової, сірчаної сировини; кольорових металів і виробів з них; автомобілів; машин і устаткування; цементу; солі за період 2005-2018 рр. не досягнули значення 1% в загальній структурі доходів.

Доходи від перевезень кольорових металів і виробів з них протягом 2014-2018 рр. були нульовими через відсутність цього роду вантажів в обсягах транзитних перевезень за вказані п'ять років. В структурі щорічних доходів від транзитних перевезень чорних металів залізницями були спостерігались значні коливання. Найбільше доходів від їх транзиту АТ «Укрзалізниця» отримала у 2006 р., що становило 11,16 %, а найменше у 2016 р. – 3,5%.

Структура часток доходів АТ «Укрзалізниця» від транзиту хімічних і мінеральних добрив за період 2005-2018 рр. змінювалася в межах від 3,22 % (2017 р.) до 9,66 % (2009 р.). Майже 70% всіх доходів від транзиту у 2005 р. залізниці отримали від перевезень кам'яного вугілля, нафти і нафтопродуктів, руди залізної і марганцевої та інших вантажів. У 2018 р. найбільш доходними були перевезення транзитом кам'яного вугілля, нафти і нафтопродуктів та руди залізної і марганцевої.

Для виявлення внеску в загальний обсяг транзитних вантажних перевезень підприємствами залізничного транспорту кожного роду вантажу доцільно використати метод АВС-аналізу. АВС-аналіз є сучасним методом економічного аналізу, згідно з яким результати досліджуваного показника діляться на три групи - А, В та С. До групи А потрапляє 80 % найкращих

результатів досліджуваного показника, тобто їх сумарна частка дає найвищий результат в загальний економічний ефект, до групи В наступні 15%, відповідно до групи С – 5% тих, що залишаються [47].

Такий розподіл на три групи було проведено за двома показниками, а саме «Обсяги перевезень транзитних вантажів підприємствами залізничного транспорту» та «Доходи від транзитних перевезень вантажів». Розрахунки було проведено за 2005 р. та 2018 р.

Результати розрахунків (табл. Б.1-Б.2 додатку Б) та їхній розподіл на 3 групи за внеском в загальний обсяг перевезень та доходів показав невідповідність розподілу родів вантажів за 2 показниками («Обсяги перевезень» та «Доходи від транзитних перевезень вантажів», %). В групу А увійшли ті найменування вантажів, кумулятивна частка яких становила від 0 % до 80 %. Отже, ті вантажі, які увійшли до даної групи, сумарно давали в середньому 80% доходів від транзитних перевезень усіх вантажів.

В 2005 р. до групи А в розподілі обсягів перевезень вантажів увійшли 4 найменування: кам'яне вугілля, руда залізна і марганцева, хімічні і мінеральні добрива та нафта і нафтопродукти. В розподілі доходів від транзитних перевезень вантажів до цієї групи потрапили кам'яне вугілля, інші вантажі, нафта і нафтопродукти, руда залізна і марганцева та чорні метали. До групи В в розподілі обсягів перевезень вантажів увійшли чорні метали, інші вантажі, хімікати та зерно і продукти помелу. В розподілі доходів від транзитних перевезень вантажів до цієї групи потрапили хімічні і мінеральні добрива, хімікати, зерно і продукти помелу. До складу групи С в 2005 р. входили решта 10 найменувань за розподілами обох показників.

В 2018 р. до групи А в розподілі обсягів перевезень вантажів увійшли 3 найменування: кам'яне вугілля, руда залізна і марганцева, нафта і нафтопродукти. В розподілі доходів від транзитних перевезень вантажів до цієї групи потрапили інші вантажі, кам'яне вугілля, нафта і нафтопродукти, руда залізна і марганцева. До групи В в розподілі обсягів перевезень вантажів увійшли чорні метали, хімічні і мінеральні добрива, хімікати та інші

вантажі. В розподілі доходів від транзитних перевезень вантажів до групи В потрапили хімікати, чорні метали, лісні вантажі. До складу групи С в 2018 р. входили решта 9 найменувань за розподілами обох показників.

Проведений АВС-аналіз за 2018 р. показав, що такий вид вантажу, як інші вантажі приніс найбільше доходів в загальній структурі – 24 %, проте в структурі обсягів перевезень вантажів частка перевезень інших вантажів становила 3,55 % (2 місце в групі В). Також невідповідність спостерігається і в інших номенклатурних позиціях, зокрема перевезення камяного вугілля принесло в 2018 р. 22,8 % доходів, що в структурі обсягів перевезень займає 39,72 %. Проте перевезення нафти і нафтопродуктів принесло доходів АТ «Укрзалізниця» в загальній частці 19,8 %, а в структурі обсягів перевезень становить лише 7,58 %. Слід відмітити, що в 2005 р. структура розподілу вантажів за показниками «Обсяги перевезень» та «Доходи від транзитних перевезень вантажів» та відповідність між цими двома показниками була більш стабільною.

Використання методу АВС-аналізу дало змогу зробити висновок про невідповідність і нестабільність структури розподілу по групах А, В та С за показниками «Обсяги перевезень» та «Доходи від транзитних перевезень вантажів». Виникає необхідність ідентифікації причин, основних загроз і можливостей, проблем, комплексного дослідження світового ринку товарів тощо задля подальшого обґрунтування управлінських рішень для раціонального планування обсягів транзитних вантажних перевезень через територію України підприємствами залізничного транспорту з метою збільшення як обсягів, так і вантажопотоку транзитних вантажів, і як результат максимізації прибутку.

З метою визначення рівня розвитку системи доходів від транзитних вантажних перевезень АТ «Укрзалізниця» за 2005-2018 рр. доцільно застосувати метод таксономічного аналізу [135]. Застосування цього методу шляхом розрахунків таксономічного показника рівня розвитку дасть змогу

згорнути багатовимірний статистичний матеріал та проаналізувати доходи залізниць України від транзитних вантажних перевезень.

Таксономія – це наука про правила впорядкування й класифікації. Головною метою використання методу таксономії є «здобуття інформації про наявність або відсутність однорідності в досліджуваній сукупності об'єктів. Таксономічні методи використані для аналізу внутрішніх ресурсів підприємства. Їхня назва походить від двох грецьких слів: «таксис» (що означає розташування, порядок) і «номос» (закон, правило, принцип)» [135].

Основні формули для розрахунку таксономічного показника представлені в табл. 2.10.

Таблиця 2.10

## Формули для розрахунку таксономічного показника

Назва показника	Формула для розрахунку показника
1	2
Таксономічний показник розвитку	$K_i = 1 - d_i;$ де $d_i$ - показник відхилення показників підприємства за і-й рік від еталону.
Стандартизація показників матриці	$Z = \frac{X_i}{\bar{X}_i};$ де $X_i$ - вихідне значення показника; $\bar{X}_i$ - середнє значення і-го показника.
Відстань між точкою-одиницею та еталоном	$C_{io} = \sqrt{\sum_{i=1}^m (z_{ij} - z_{oj})^2};$ де $z_{ij}$ - стандартизоване значення j-го показника в період часу і; $z_{oj}$ - стандартизоване значення j-го показника в еталоні.
Загальна відстань між показниками та еталоном	$C_o = \bar{C}_o + 2S_o;$ де $\bar{C}_o$ - середня відстань між показниками та еталоном; $S_o$ - середньоквадратичне відхилення.
Відхилення показників і-го року від еталону	$d_i = \frac{C_{io}}{C_o};$ де $C_{io}$ - відстань між точкою-одиницею та еталоном; $C_o$ - загальна відстань між показниками діяльності підприємства та прийнятим еталоном за аналізований проміжок часу.

1	2
Середня відстань між показниками та еталоном	$\bar{C}_o = \frac{1}{m} \sum_{i=1}^m C_{io};$ де $m$ - кількість років, за які проводиться аналіз; $C_{io}$ - відстань між точкою-одиницею та еталоном.
Середньоквадратичне відхилення	$S_0 = \sqrt{\frac{1}{m} \sum (C_{io} - \bar{C}_o)^2};$ де $C_{io}$ - відстань між точкою-одиницею та еталоном; $\bar{C}_o$ - середня відстань між показниками та еталоном.

Джерело: [135]

Таксономічний показник повинен мати значення в межах від 0 до 1. Розраховані значення цього показника за 2005-2018 рр. представлено у табл. 2.11, проміжні розрахунки подано в Додатку В.

Таблиця 2.11

Динаміка таксономічного показника рівня розвитку системи доходів від транзитних вантажних перевезень підприємствами залізничного транспорту за 2005-2018 рр.

Роки	Значення показника	Норматив	Характеристика рівня розвитку системи
2005	0,61	0,60 – 0,79	високий
2006	0,62		
2007	0,60		
2008	0,67		
2009	0,46	0,4 – 0,59	середній
2010	0,49		
2011	0,48		
2012	0,50		
2013	0,50		
2014	0,46		
2015	0,43		
2016	0,46		
2017	0,45		
2018	0,53		

Джерело: розраховано та сформовано автором

Процес побудови таксономічного показника здійснювався шляхом побудови матриці спостережень; стандартизації елементів матриці спостережень; формування матриці стандартизованих значень; побудови вектора – еталона ; визначення відстані між елементами матриці та вектором – еталоном; розрахунку таксономічного показника.

Завдяки застосуванню матриці стандартизованих значень для побудови таксономічного показника вартісні вимірники не застосовувалися. Отже, результати розрахунків засвідчили зменшення значення цього показника.

Високий рівень розвитку системи доходів від транзитних перевезень, який був характерний за 2005-2008 рр., починаючи з 2009 р. до 2018 р., знаходився на середньому рівні. В останній досліджуваній 2018 р. він склав 0,5378. Це свідчить про неефективну та нераціональну систему розвитку доходів від транзитних вантажних перевезень підприємств залізничного транспорту за 2005-2018 рр. До основних причин ситуації, яка скл

алась можна віднести, передусім, недосконалу тарифну політику.

Проведене дослідження із застосуванням структурно-динамічного аналізу, АВС-аналізу, методу таксономії дозволило зробити висновки щодо необхідності перегляду стратегії розвитку АТ «Укрзалізниця» як конкурентного перевізника. Здійснений аналіз доходів, отриманих від транзитних перевезень, засвідчив невідповідність питомих ваг доходів від транзитних перевезень в структурі родів вантажів питомим вагам обсягів їхніх перевезень за 14 років. Розглядаючи структуру часток різних родів вантажів, переконалися в її нестабільності.

Узагальнюючи результати проведеного дослідження, можна зробити висновок, що доцільно здійснити структурні зрушення з метою забезпечення відповідності функціонування АТ «Укрзалізниця» як транзитного перевізника стратегічним євроінтеграційним цілям. Все це створює необхідність більш детальнішого аналізу передумов удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень.

### **2.3 Передумови удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень**

Включення України в європейські інтеграційні процеси, реформування і розвиток транспортної галузі, як однієї з ключових галузей національної економіки, нині характеризується значними змінами в організації діяльності транспортних підприємств, що є основою для розвитку нових механізмів реалізації їх економічних інтересів і, насамперед, переорієнтації зусиль підприємств транспортної галузі та держави в напрямку забезпечення стійких позицій на конкурентних ринках вантажних перевезень [19, 21].

При цьому головними передумовами досягнення необхідного рівня конкурентоздатності транспортних підприємств, усієї транспортної галузі та національної економіки в цілому поряд з іншим є забезпечення високих темпів їхнього розвитку та удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень.

Термін «механізм» є запозиченим з технічної термінології, але в переносному і більш широкому значенні механізм – це система, пристрій, що визначає порядок будь-якого виду діяльності, а відтак, функціонування жодної виробничої, економічної, політичної та усіх інших систем без певного механізму не виявляється можливим.

Так, Мочерний С.В. під механізмом розуміє «систему, пристрій, спосіб, що визначає порядок певного виду діяльності» [38, с. 355].

Кульман А. називає механізмом «...систему взаємозв'язків економічних явищ, що природно виникають» [71, с. 16].

Маєвська О.О. стверджує, що механізм - це «система (сукупність) заходів, чинників, які функціонують у взаємозв'язку з метою підвищення ефективності, задоволення потреб суспільства, збільшення грошових потоків до бюджету» [108, с. 148].

Виходячи з наданих визначень цього терміну, основним призначенням механізму є побудова впорядкованої діяльності та приведення її в дію на вході задля отримання ефекту на виході.

На основі дослідження наукової літератури автором згруповано та подано на рис. 2.9 основні складові механізму управління підприємством.



Рис. 2.9. Складові механізму управління підприємством

*Джерело: сформовано автором*

Аналіз першоджерел з зазначеної тематики показав, що види механізмів управління будь-якою організацією залежать від внутрішніх факторів діяльності цієї організації. Так, до основних видів механізмів управління підприємствами відносять організаційний, економічний, структурний, технічний, адміністративний, державний, інформаційний механізми [134].

Загальна характеристика основних видів механізмів управління підприємствами подана на рис. 2.10.

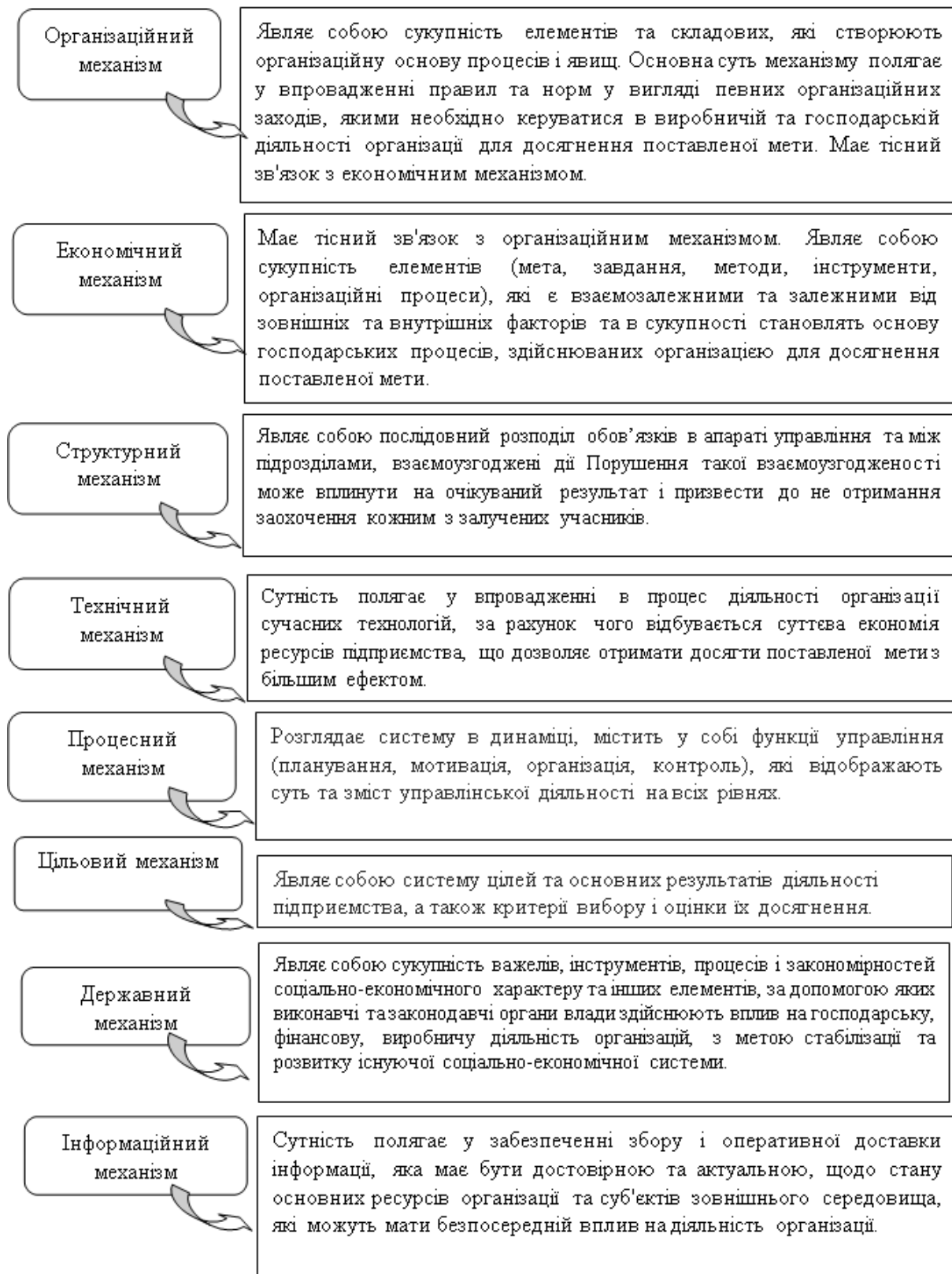


Рис. 2.10. Основні види механізмів управління підприємством

*Джерело: сформовано автором за [134]*

Зрозуміло, що реалізація будь-яких механізмів управління підприємством можлива лише при правильному їх застосуванні до відповідних процесів на підприємстві.

Результатом проведених досліджень щодо механізму використання підприємствами залізничного транспорту транзитного потенціалу на ринку вантажних перевезень став висновок про необхідність виділення та систематизації основних передумов для його удосконалення. Виявлені передумови удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень сприятимуть подальшому вирішенню науково-прикладного завдання та дозволять виявити фактори впливу на використання транзитного потенціалу країни підприємствами залізничного транспорту.

З огляду на те, що передумова – це попередня умова існування, виникнення, діяння і т. ін. чого-небудь [162, с. 178], та з урахуванням запропонованого нами визначення поняття «використання транзитного потенціалу» робимо висновок, що всі передумови удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень виходять з наявних ресурсів, можливостей та низки проблем, які виникли в результаті невміння вчасно використати зазначені ресурси та можливості – адже швидке реагування на вирішення проблем є однією з вимог ринкової економіки.

Згідно з положеннями Комплексної програми утвердження України як транзитної держави [142] «невідповідність показників транзитних перевезень в Україні міжнародним вимогам щодо швидкості, неперервності, цілісності вантажів, тарифів і цін на послуги не забезпечує не тільки їх зростання, а й стабілізації в існуючих обсягах».

До основних причин, які стримують розвиток транзитних перевезень вантажів в Україні, розробники зазначеної програми віднесли:

- непорядкованість системи контролю вантажів на кордоні та справляння зборів,

- високу вартість послуг, що надаються митними брокерами, контрольними службами і транспортними терміналами,
- численні бюрократичні перепони при оформленні транзитних перевезень,
- низьку швидкість доставки вантажів,
- несприятливу кримінальну обстановку,
- брак комплексного, у тому числі інформаційного, обслуговування на шляху транзиту,
- відсутність комплексу правових актів, що регулюють транзитні перевезення та експедиторське обслуговування.

Таким чином, необхідність вирішення вищезгаданих питань створює передумови удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту, до яких належать природно-територіальні, економічні, організаційні, інформаційні, правові, техніко-технологічні, інфраструктурні та інтелектуальні (рис. 2.11).

*Геополітичні* передумови, на нашу думку, полягають у наявному запасі пропускної спроможності території, що створює сприятливі умови для розбудови транспортних шляхів, та вигідному географічному положенні (включаючи вихід до моря). Геополітичні передумови дійсно роблять Україну транзитною державою. Високий рівень транскордонності (19 областей з 25 – прикордонні), адже Україна межує з 7 країнами - Республікою Білорусь, Польщею, Словацькою республікою, Угорщиною, Молдовою, Російською Федерацією, Румунією - дозволяє підприємствам залізничного транспорту перевозити вантажі в напрямку Схід – Захід – Схід, Північ – Південь. Зазначене вказує на наявність необхідних природно-територіальних передумов для ефективного використання Україною її транзитного потенціалу.

Наступною групою передумов удосконалення механізму використання транзитного потенціалу, які, на нашу думку, доповнюють одне одного, є *організаційні та правові* передумови.

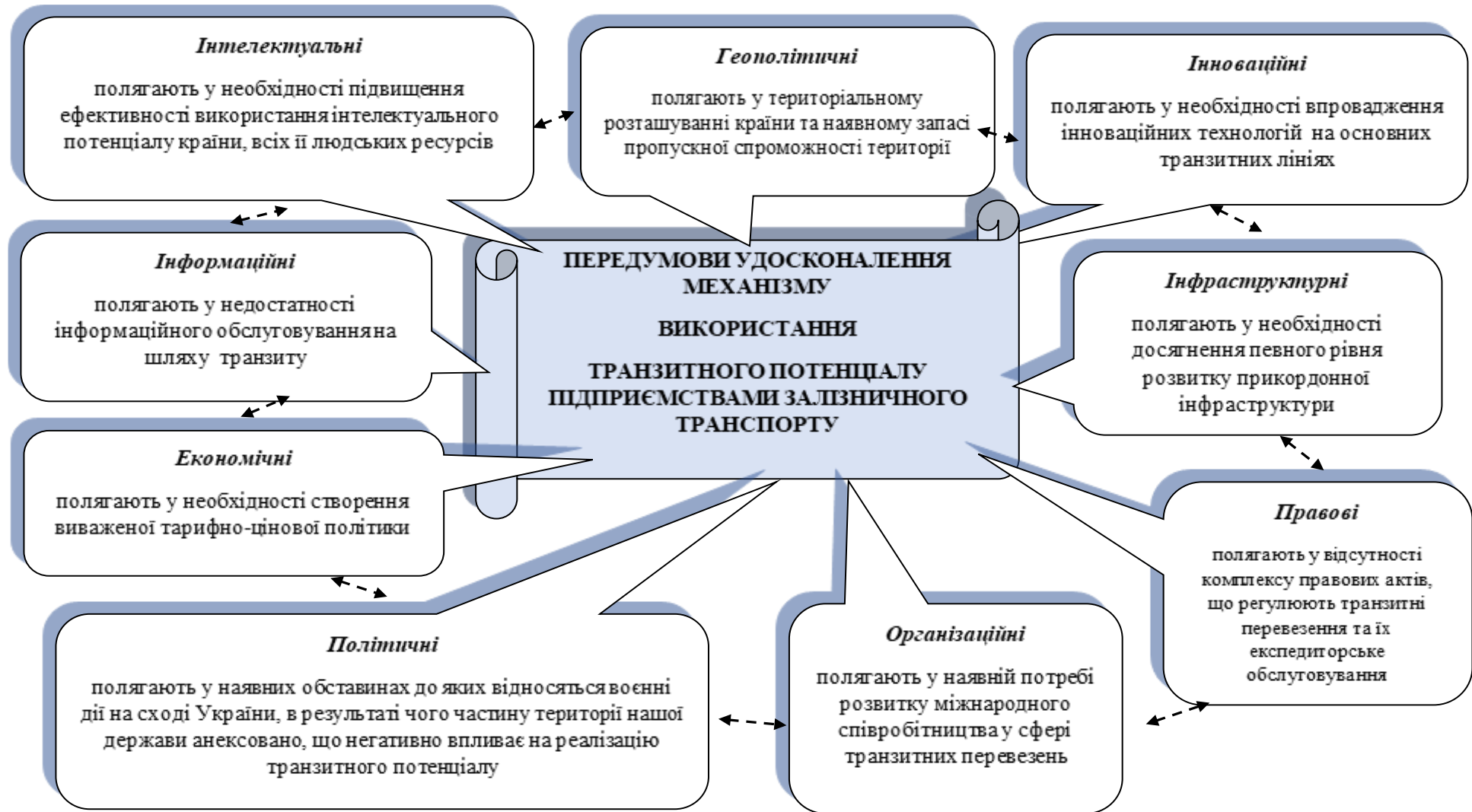


Рис. 2.11. Передумови удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень

Джерело: розроблено автором

16 вересня 2014 р. між Україною, з одного боку, та Європейським Союзом (ЄС), з іншого, було підписано Угоду про асоціацію [144, 182]. Саме це стало поштовхом для розвитку економіки України та ефективного використання транзитного потенціалу зокрема. Виконання вимог цієї Угоди надасть можливість Україні в подальшому стати повноцінним членом Європейського Союзу. Виходячи з цього, організаційні передумови удосконалення механізму використання транзитного потенціалу, на нашу думку, полягають у наявній потребі створення європейської моделі ринку залізничних перевезень та розвитку конкуренції.

Як зазначено в Стратегічному плані розвитку залізничного транспорту [168], який було розроблено відповідно до вимог угоди про асоціацію з ЄС, «реалізація вказаної цілі потребує визначення принципів нової моделі ринку залізничних перевезень, учасників ринку, їх прав та обов'язків, особливостей здійснення їх діяльності.

На даному етапі реформування залізничного транспорту всередині АТ «Укрзалізниця» необхідно забезпечити також організаційне та фінансове розділення оператора інфраструктури та перевізника. Нова модель ринку залізничних перевезень обов'язково передбачає розвиток конкуренції серед перевізників. Для цього необхідно запровадити рівні правила ведення діяльності на ринку залізничних перевезень шляхом створення системи допуску на ринок, а саме, ліцензування перевізників, реєстри перевізників, рухомого складу, машиністів тощо (згідно норм Директиви 95/18/ЄС від 19 червня 1995 р.); прийняття відповідних правил та порядку доступу до інфраструктури залізничного транспорту (згідно норм Директиви 2001/14/ЄС від 26 лютого 2001 р.) [217].

З боку АТ «Укрзалізниця» до моменту початку конкуренції необхідно розділити фінансові рахунки оператора інфраструктури та перевізників усередині товариства» [122].

Для інтеграції України в ЄС необхідно гармонізувати (узгодити) національне законодавство України із загальноєвропейськими нормами, в

транспортній галузі зокрема. На нашу думку, така необхідність узгодженості правових актів, що регулюють транзитні перевезення та їх експедиторське обслуговування, а також необхідність імплементації відповідних директив ЄС, які були зафіксовані у відповідних додатках Угоди про асоціацію, доводить існування правових передумов удосконалення організаційно-економічних основ використання залізничними підприємствами транзитного потенціалу.

В табл. Г.1 додатку Г подано більш детальніший аналіз директив [213-223], які відображають етапи розвитку та становлення Європейського залізничного права, приєднання до якого надасть «можливість підвищення конкурентоспроможності вітчизняного залізничного транспорту та можливість імпорту нових технологій і технічних рішень для модернізації та технічного переоснащення рухомого складу й колійного господарства підприємств залізничного транспорту» [122].

В табл. Г.2 додатку Г подано аналіз системи міжнародних угод, які регламентують діяльність підприємств залізничного транспорту України на міжнародному ринку вантажних перевезень. Подана інформація переконливо свідчить, що керівництво АТ «Укрзалізниця», як суб'єкт міжнародних відносин, проводить досить активну політику щодо участі у міжнародних організаціях з залізничного транспорту та приєднання до відповідних конвенцій і угод. Проте слід звернути увагу, що між підписанням цих угод і набранням чинності в Україні проходить тривалий час, що негативно впливає на ефективне використання транзитного потенціалу України підприємствами залізничного транспорту.

Тож вважаємо, що важливим у даній ситуації є розширення та зміцнення співробітництва України з міжнародними транспортними організаціями в галузі транспорту шляхом гармонізування (узгодження) національного законодавства із загальноєвропейськими нормами.

Наступною групою передумов удосконалення механізму використання залізничними підприємствами транзитного потенціалу слід виділити *інфраструктурні* передумови. Відокремлення інфраструктурних передумов від

техніко-технологічних пояснюється особливим значенням інфраструктури залізничного транспорту з вантажних перевезень, а також особливими умовами їхнього використання.

Виходячи з умов Директиви 2004/49/ЄС [219] Європейського Парламенту та Ради від 29 квітня 2004 року про безпеку залізниць у Співтоваристві, на нашу думку, техніко-технологічні передумови полягають у необхідності приведення технічного стану основних транзитних ліній, терміналів, пунктів пропуску через державний кордон України до рівня, що забезпечує дотримання на цих об'єктах міжнародних техніко-експлуатаційних, комерційних та екологічних вимог; впровадження нових технологій організації перевезень та пропуску вантажів через державний кордон України, розвиток змішаних (комбінованих) перевезень.

*Інфраструктурні* передумови полягають у необхідності досягнення певного рівня розвитку інфраструктури України (у т.ч. й прикордонної), ефективності роботи митних служб, пропускнуєї спроможності пунктів пропуску (регламент (ЄС) № 913/2010 Європейського Парламенту та Ради від 22 вересня 2010 року, стосовно Європейської залізничної мережі для конкурентоздатності вантажних перевезень). Адже як відомо, серйозною перешкодою на шляху інтеграційних процесів в економіці, логістиці і транспорті є бар'єри, що виникають саме при транскордонних перевезеннях. Як показує багаторічний досвід функціонування міжнародного транспорту, чим простіше процедури перетину кордонів і менше простої, тим ефективніше і дешевше доставка товарів [130, с.25].

Для ефективного удосконалення логістичних технологій та інтеграції в міжнародні транспортні системи важливим є аналіз стану інфраструктури на напрямках міжнародних транспортних коридорів та визначення наявності вузьких місць, що можуть стати стримуючими фактором для транспортування транзитних вантажопотоків. Особливу увагу необхідно приділити питанням стратегічного планування розвитку залізничної інфраструктури в напрямку

морських портів та запровадженню мультимодальних технологій [143, 157, 168, 250].

Важливою групою передумов удосконалення механізму використання транзитного потенціалу є *інноваційні* передумови. *Інноваційні* передумови полягають у необхідності впровадження інноваційних технологій на основних транзитних лініях.

Важливість виокремлення інноваційних та інфраструктурних передумов удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту підтверджується дослідженнями Світового банку [252], який моніторить рівень розвитку логістики серед 160 країн на основі індексу ефективності – *Logistics Performance Index (LPI)* [251].

Показник *LPI* враховує:

- рівень митного обслуговування (*Customs*);
- рівень розвитку інфраструктури (*Infrastructure*);
- рівень міжнародних (транзитних) відвантажень (*International shipments*);
- якість обслуговування і компетенції у сфері логістики (*Logistics quality and competence*);
- рівень відслідковування вантажів (*Tracking and tracing*);
- своєчасність (*Timelines*).

Індекс ефективності логістики для кожної країни розраховується на основі інформації, отриманої завдяки опитуванню більш ніж 800 найбільших міжнародних логістичних компаній. Респонденти оцінюють за 5-бальною шкалою кожну з позицій, що відображає ефективність логістичної системи. Оцінка проводиться щодо 8 країн, з якими працює логістична компанія. Для розрахунку індексу використовується більше 5000 індивідуальних оцінок країн. *LPI* обстеження проводяться кожні два роки, що дає можливість порівнювати його значення по країнах і в часі [251].

Місце України за значенням індексу ефективності логістики *LPI* у 2012-2018 роках наведено у табл. 2.12.

Місце України за значенням індексу ефективності логістики *LPI*

Рік	Місце в рейтингу серед країн світу (для порівняння в рейтингу всього 160 країн)	Кількість балів (для порівняння в рейтингу країн min – 1,95 max - 4,2 бали)
2012	66	2,85
2014	61	2,98
2016	80	2,74
2018	66	2,83

*Джерело: сформовано автором за [251]*

Так, у 2018 р. Україна посіла 66 місце з результатом 2,83 бали, а в 2016 р. Україна - 80 місце з результатом 2,74 бали, відстаючи від усіх промислово розвинених країн та країн-сусідів, випереджаючи лише Росію, Білорусь, Молдову серед країн з подібним рівнем економічного розвитку. Тож як ми бачимо, в 2018 р. значення показника *LPI* повернулось до рівня 2012 р., в якому Україна посідала 66 місце з результатом 2,85 бали. Загалом в 2014 р. Україна посіла 61 місце з балом 2,98. Отже, за шість років Україна спочатку покращила свої показники, але потім знову повернулася на попередні позиції. Це означає, що рівень логістичного обслуговування в нашій країні погіршується, в той час, як в інших країнах він покращився.

На рис. 2.12 подано графічне представлення порівняння індексу ефективності логістики України та країн-лідерів.

Проведене дослідження переконує у наявності інноваційних та інфраструктурних передумов удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень.

На шляху переміщення вантажу від вантажовласника до вантажоодержувача його вартість підвищується за рахунок справляння зборів, високої вартості послуг, що надаються митними брокерами, контрольними службами і транспортними терміналами тощо.

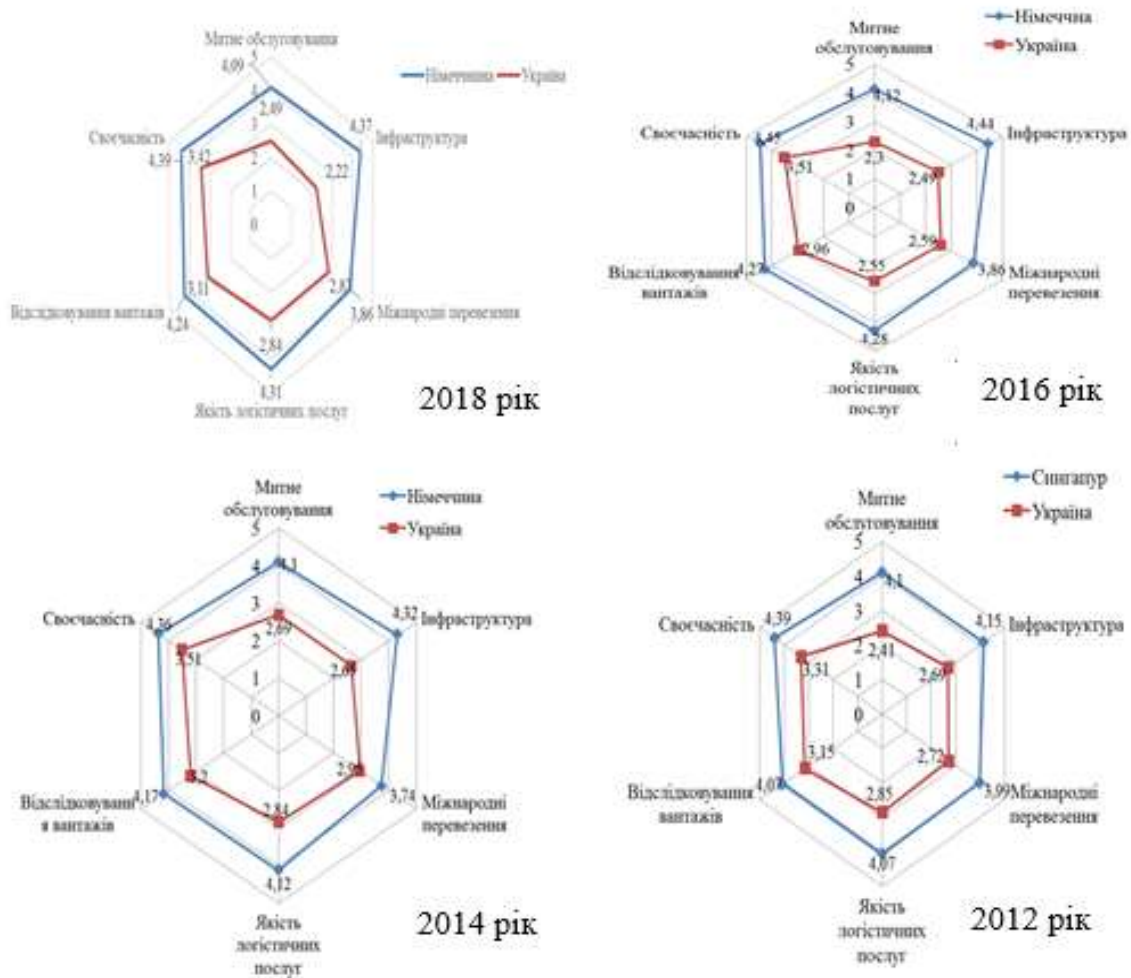


Рис. 2.12. Графічне представлення порівняння індексу ефективності логістики України та країн-лідерів (min – 1, max - 5 бали)

Джерело: [251]

Це є наслідком неефективної тарифної політики та основою існування економічних передумов, які полягають у необхідності формування виваженої тарифно-цінової політики залізниць на ринку міжнародних вантажних перевезень, оскільки саме тарифи становлять основу отримання достатніх доходів для ефективної діяльності та розвитку підприємств залізничного транспорту.

Однією з основних цілей нової політики є поступова ліквідація субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних.

Директива 2001/14/ЄС регламентує «впровадження нових принципів ціноутворення на послуги залізничного транспорту передуватимуть розділення фінансових рахунків оператора інфраструктури та перевізників (вантажного та пасажирських) усередині АТ «Укрзалізниця», розроблення методик розрахунку плати за послуги інфраструктури залізничного транспорту та методик/чіткого порядку ціноутворення в потенційно конкурентних складових тарифу (тяга, вагони), визначення калькуляції додаткових послуг, які оператор інфраструктури зобов'язаний надавати під час надання доступу до інфраструктури» [168].

*Інформаційні* передумови удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень полягають у недостатності інформаційного обслуговування на шляху транзиту. «Перехід від документів та відомостей на паперовому носії до аналогу документів та відомостей у електронному вигляді під кутом зору економічної безпеки не є формальним кроком учасників міжнародної торгівлі. Крім того, реалізація заходів щодо ефективного використання транзитного потенціалу буде лише тоді ефективною, коли пріоритетом відносин виступатиме високий рівень інтеграції учасників та координації їх дій з метою досягнення системного синергетичного ефекту з ефективною доставкою вантажів і задоволення вимог клієнтури» [132, с. 59].

Як показує практика, при надходженні від клієнта документів в електронному вигляді час на оформлення зменшується до десяти разів на відміну від паперового оформлення перевізних документів товарним касиром [171, с. 363].

*Інтелектуальні* передумови удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень полягають у необхідності підвищення ефективності використання трудового потенціалу країни, всіх її людських ресурсів. Варто відмітити, що на сьогоднішній день мало приділяється уваги трудовому потенціалу саме в транспортній галузі. Але не можна забувати про те, що навіть

маючи достатній інфраструктурний потенціал, не завжди можна досягти поставленої цілі без належного використання трудових ресурсів. Тож використати ефективно транзитний потенціал країни неможливо без формування конкурентоспроможного трудового потенціалу [86].

Також необхідно зауважити, що «формування організаційних та правових передумов є залежним від професійної підготовки осіб, які генерують національні та міждержавні основи організації та здійснення транзитних перевезень вантажів. Формування політичної волі потребує у відповідних осіб розуміння нагальної необхідності впровадження нової національної філософії організації та здійснення міжнародних перевезень вантажів» [132, с. 59].

Це ж стосується інших передумов, щоб сформувати ефективну тарифну політику чи ефективно реалізувати електронний документообіг, необхідно використати знання професіоналів в цих питаннях, які становлять основу трудового потенціалу та є працівниками підприємств залізничного транспорту.

*Політичні* передумови удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту полягають у зменшенні рівня корупції, який проявляється на всіх етапах перевезення вантажу від вантажовласника до вантажоодержувача та неможливості лобіювання своїх інтересів державними високопосадовцями при прийнятті законів. В число політичних передумов також слід віднести воєнні дії на сході України, в результаті чого частину території нашої держави анексовано, що негативно впливає на реалізацію транзитного потенціалу через зниження обсягів транзитних вантажопотоків та зменшення доходів відповідно.

Таким чином, передумови удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень значною мірою визначаються наявними, але не використаними з різних причин ресурсами та можливостями, а також проблемами економічного, техніко-технологічного, організаційного, політичного характеру. Необхідність усунення зазначених перешкод створює інтелектуальні (підвищення ефективності використання людського потенціалу),

геополітичні (використання вигідного географічного положення), інноваційні (впровадження інноваційних технологій на основних транзитних маршрутах), інфраструктурні (досягнення європейського рівня розвитку інфраструктури), правові (нормативно-правове врегулювання транзитних перевезень, адаптація законодавства України до вимог та стандартів Європейського Союзу), організаційні (створення європейської моделі ринку залізничних перевезень та розвитку конкуренції), політичні (стратегічний курс на європейську та євроатлантичну інтеграцію); економічні (обґрунтування виваженої тарифної політики), інформаційні (належне інформаційне обслуговування на шляху транзиту) передумови удосконалення механізму використання транзитного потенціалу для остаточного закріплення за Україною статусу потужної країни-транзитера з отриманням усіх можливих вигод від цього статусу.

## **Висновки до розділу 2**

1. Встановлено, що за період 2005-2019 рр. загальні обсяги вантажних перевезень підприємствами залізничного транспорту знизились на 30,45%, а обсяги транзитних перевезень – на 72,24%. Так, 2019 р. став критичним для підприємств залізничного транспорту, а показник обсягів транзитних перевезень – найнижчим за аналізований період. Це підтвердило, що транзитний потенціал підприємствами залізничного транспорту використовується неповною мірою.

2. Досліджено динаміку та структуру обсягів перевезень транзиту підприємствами залізничного транспорту за родами вантажів. Встановлено, що за період 2005-2018 рр. перевезення кам'яного вугілля, нафти і нафтопродуктів, руди залізної і марганцевої, лісних вантажів, автомобілів, мінбудматеріалів та цементу має нерівномірну тенденцію до зростання. Перевезення підприємствами залізничного транспорту транзитом територією України руди кольорової, сірчаної сировини, чорних металів та брухту чорних металів,

кольорових металів і виробів з них, хімічних та мінеральних добрив, хімікатів, машин і устаткування, зерна та продуктів помелу, коксу, солі тощо мають тенденцію до щорічного зниження.

3. Проведено структурно-динамічний та АВС-аналіз доходів АТ «Укрзалізниця» від транзитних вантажних перевезень за родами вантажів. Встановлено невідповідність і нестабільність структури розподілу по групах А, В та С за показниками «Обсяги перевезень» та «Доходи від транзитних перевезень вантажів».

4. Розраховано динаміку таксономічного показника рівня розвитку системи доходів від транзитних вантажних перевезень підприємствами залізничного транспорту за 2005-2018 рр. У 2005-2008 рр. виявлено високий рівень розвитку системи доходів від транзитних перевезень, у 2009-2017 рр. - знаходився на середньому рівні, а у 2018 р. - склав 0,5378, що підтвердило неефективність та нераціональність системи розвитку доходів від транзитних вантажних перевезень підприємств залізничного транспорту. Однією з основних причин цієї ситуації є недосконалість тарифної політики АТ «Укрзалізниця».

5. Виділено передумови удосконалення механізму використання підприємствами залізничного транспорту транзитного потенціалу на ринку вантажних перевезень, до яких віднесено інтелектуальні, геополітичні, інноваційні, інфраструктурні, правові, організаційні, політичні, економічні та інформаційні. Виокремлення зазначених передумов дозволить підвищити ефективність використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень з метою закріплення за Україною статусу потужної країни-транзитера з отриманням усіх можливих вигод від цього статусу.

Основні наукові результати розділу опубліковані в працях автора [88; 90; 93; 94; 95; 97; 99; 103; 107].

## РОЗДІЛ 3

### РЕАЛІЗАЦІЯ МЕХАНІЗМУ ВИКОРИСТАННЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ПІДПРИЄМСТВАМИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ НА РИНКУ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

#### **3.1 Концептуальні основи ефективного використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту**

Транзитний потенціал, як показало дослідження, проведене у пп. 1.1-1.3, у більшості наукових публікацій розглядається як сукупність зовнішніх і внутрішніх умов і факторів, які визначають можливості держави надавати послуги щодо здійснення міжнародних перевезень через свою територію і виступають джерелом доходу для господарюючих суб'єктів й країни в цілому. Тобто робиться акцент на тому, що транзитний потенціал формується на рівні держави і залежить від її географічного положення та включеності у міжнародні транспортні коридори. У той же час, транспортні системи, зокрема залізничні, можуть здійснювати вплив на розмір транзитного потенціалу держави та ефективність його використання транспортними підприємствами.

Підприємства залізничного транспорту в процесі здійснення перевізної діяльності (зокрема, транзитних перевезень) не можуть функціонувати як окремі структурні елементи без взаємодії із іншими. Тому їх слід розглядати як структурні елементи «макропідприємства», яке здійснює транзитні перевезення. В якості такого макропідприємства можна розглядати АТ «Укрзалізниця» або його регіональні філії, в межах яких підприємства залізничного транспорту, виступаючи як структурні підрозділи, взаємодіють в процесі здійснення та забезпечення перевезень. Тоді таке макропідприємство може здійснювати прямий вплив на формування транзитного потенціалу держави, підвищуючи привабливість залізничних, перш за все вантажних, перевезень територією України. Це може відбуватися за рахунок підвищення

якості перевізної діяльності, швидкості перевезень шляхом впровадження новітніх перевізних технологій, а також удосконалення власне залізничної мережі та оновлення рухомого складу.

АТ «Укрзалізниця» як суб'єкт господарювання має особливості. Так, з одного боку, воно може розглядатися як інфраструктурна галузь, а з іншого боку, як підприємство.

АТ «Укрзалізниця» як підприємство є складною виробничо-економічною системою та включає велику кількість структурних підрозділів, що здійснюють перевезень вантажів і пасажирів, утримують залізничну інфраструктуру тощо. Функціонування цих підрозділів у контексті формування і використання транзитного потенціалу необхідно розглядати разом, оскільки вони мають одну мету діяльності та пов'язані відношенням емерджентності. Під емерджентністю розуміється наявність у складної системи якостей цілісності, тобто таких якостей, що породжуються взаємодією її структурних складових, і не властиві жодній з них. Тоді АТ «Укрзалізниця» ( $UZ$ ), як система, може бути описана трьома параметрами:

$$UZ = \langle S, F, E \rangle, \quad (3.1)$$

де  $S = \{s_i\}$  – множина структурних підрозділів (підприємств залізничного транспорту), які входять у структуру АТ «Укрзалізниця»;

$F$  – ціль функціонування структурних підрозділів (забезпечення та здійснення вантажних залізничних перевезень);

$E$  – відношення емерджентності.

Висока взаємопов'язаність структурних елементів не тільки у виробничій та організаційно-економічній площині, а й у технологічній обумовлює специфіку як виробничої діяльності, так і інвестиційної. Так, підвищення ефективності функціонування АТ «Укрзалізниця», у тому числі, й зростання транзитного потенціалу, неможливе при точкових інвестиціях або інноваціях, наприклад, лише у купівлю рухомого складу 4 або 5 покоління, оскільки їхнє

функціонування передбачає і наявність інфраструктури певної якості. Це обумовлює значну вартість інвестиційних проєктів, а також їхню суттєву взаємопов'язаність. Крім того, перевезення можливі лише при збереженні цілісності залізничної мережі не тільки технологічної, а й фізичної.

Розмір транзитного потенціалу буде визначатися поточним виробничим потенціалом (перевізними можливостями підприємства, наявністю необхідного рухомого складу та пропускною спроможністю залізничної інфраструктури); існуючим і потенційно можливим (прогнозованим) попитом на транзитні перевезення; інвестиційними можливостями щодо розвитку транзитного потенціалу шляхом впровадження інноваційних технологій. Тоді рівень транзитного потенціалу ( $TP$ ) для моменту часу  $t$  буде описуватися таким виразом:

$$TP = f(PP, DT, IO, t), \quad (3.2)$$

де  $PP$  – виробничий потенціал АТ «Укрзалізниця», який визначає його транзитний потенціал в момент часу  $t$ ;

$DT$  – попит на транзитні перевезення в момент часу  $t$ ;

$IO$  – інвестиційні можливості АТ «Укрзалізниця», який визначає потенційний транзитний потенціал у майбутньому;

$t$  – період часу.

Виділені фактори моделі (3.2) є взаємопов'язаними. Так, виробничий потенціал у період часу  $(t+1)$  визначатиметься не тільки його розміром у попередній період часу, а й обсягом і спрямованістю інвестиційних проєктів, реалізованих у попередні моменти часу. Крім того, реалізація виробничого потенціалу, його затребуваність для транзитних перевезень у період часу  $t$  визначатиме й інвестиційні можливості АТ «Укрзалізниця» у наступні періоди часу. Попит на транзитні перевезення в період часу  $t$  визначатиметься виробничим потенціалом підприємства у попередні періоди часу та впливатиме на необхідність його розвитку в майбутньому. Інвестиційні можливості

підприємства визначають можливості розвитку виробничого потенціалу та створення умов для підвищення попиту на транзит залізничною мережею України.

Ступінь і ефективність використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту залежить від множини факторів, які можна умовно розділити на дві групи:

1) екзогенні, тобто фактори середовища, в якому функціонує суб'єкт управління (підприємство залізничного транспорту). Він не має можливості прямого впливу і має опосередкований вплив на них (географічне положення країни або регіону, проходження транспортних коридорів по їхній території, політичні чинники тощо);

2) ендогенні, тобто фактори внутрішнього середовища, які можуть бути керованими підприємствами при використанні транзитного потенціалу.

Ці фактори мають різну природу та ступінь впливу на використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту. На сучасному етапі їхній розвиток відбувається згідно з Угодою про асоціацію між країнами ЄС та Україною, положення якої передбачають зміну інструментів управління.

У роботі запропоновано виділити чотири групи факторів, які характеризують використання транзитного потенціалу: реалізація державної політики; розвиток логістичних систем; стан транспортної інфраструктури; впровадження сучасних технологій управління процесом вантажних перевезень, у тому числі й транзитних. Тоді модель підвищення ефективності використання транзитного потенціалу ( $TP$ ) можна представити у вигляді такого функціоналу:

$$TP(t) = f(ST, LS, TI, IM, t), \quad (3.3)$$

де  $ST$  – множина інструментів державної політики, спрямованих на підтримку та підвищення транзитного потенціалу країни;

$LS$  – множина параметрів, що характеризують розвиток логістичних систем в країні;

$TI$  – множина якісних і кількісних показників, що відображають стан транспортної інфраструктури, у тому числі і за окремими видами транспорту;

$IM$  – сукупність технологій управління процесом вантажних перевезень, у тому числі й транзитних;

$t$  – параметр часу.

*Державна політика як інструмент формування транзитного потенціалу.* Держава була, є і буде активним «формувачем» транзитного потенціалу за рахунок реалізації геополітичних можливостей залучення транзитних вантажних потоків. У цьому контексті особливого значення набуває реалізація концепції «транзитної економіки», оскільки в сучасних умовах тільки вигідного географічного положення та розвинутої інфраструктури для залучення транзитних вантажопотоків недостатньо. І, як показує досвід останнього десятиріччя, основним фактором відтоку транзитних потоків з України є саме прорахунки у політиці, погіршення відносин з основними країнами-транзитерами, що призвело до переорієнтації транзиту.

Транзитна економіка – це господарська система, при якій надходження від пропуску по території країни енергії, енергоносіїв, водних ресурсів, вантажо- і пасажиропотоків й надання послуг з транзитних перевезень становлять вагомую частину доходів державного бюджету, господарюючих суб'єктів і населення на даній території. Головними умовами і формами становлення і функціонування транзитної економіки є:

- стратегія розвитку транзитної діяльності має враховувати процеси розширення світової торгівлі, міжнародний поділ праці, географічну роз'єднаність місць виробництва і споживання товарів, наявність транспортних засобів, що дозволяють переміщувати на значні відстані великі обсяги товарів або невеликі партії дорогих предметів розкоші та / або людей;

- урахування сприятливих і несприятливих природно-кліматичних факторів;

- урахування взаємовпливу і синергетичного ефекту експортно-імпортних і транзитних перевезень. Обслуговування транзиту має бути пов'язано з активною участю в світовому товарообміні. Тому необхідно здійснювати будівництво інфраструктурних об'єктів для накопичення торгових і транспортних партій вантажів у точках зародження вантажопотоків, а також забезпечення вільного доступу до маршрутів перевезення вантажів, ключових точок їхнього розподілу, в тому числі, і шляхом сплати данини і мит в обмін на забезпечення безпеки перевезень;

- здійснення розвитку транспортно-транзитного потенціалу в формі синергетичної взаємодії технічних досягнень, навичок і конкурентних переваг різних держав і народів.

Основними перешкодами розвитку транзитного потенціалу в Україні є: політична та соціально-економічна нестабільність, митні проблеми, різна ступінь готовності окремих сегментів інфраструктури до обслуговування зростаючого вантажопотоку, відсутність можливості оперативного реагування на зміни ринку за допомогою тарифної складової і єдиної системи державного регулювання транзитних перевезень вантажів, а також єдиного правового та інформаційного простору. Тому державне регулювання має спрямовуватися на вирішення цих проблем, а також на налагодження взаємовигідних відносин із сусідніми країнами для запобігання переорієнтації вантажопотоків в обхід території України. У цьому контексті дуже важливою є виважена тарифна політика, яка має враховувати положення Угоди про асоціацію між країнами ЄС та Україною [144], тарифну політику залізниць держав-учасниць СНГ щодо перевезень вантажів у міжнародному сполученні [170], а також ситуацію, яка складається на ринку транзитних вантажних перевезень.

Також дуже важливою є виважена державна політика щодо визначення стратегічних напрямів розвитку окремих видів транспорту. Так, періодично звучать заяви щодо необхідності переходу на європейський стандарт ширини колії. Це, нібито, сприятиме підвищенню інтегрованості української залізничної мережі із європейською та підвищенню швидкості руху вантажу.

Однак швидкість руху вантажів по залізничних коридорах можна збільшити і без зміни ширини колії шляхом посилення потужності прикордонних станцій, перевантажувальних терміналів і пунктів заміни колісних пар вагонів. Це обійдеться дешевше, ніж будівництво залізниць європейської колії і створення відповідної інфраструктури. До того ж, основний обсяг євроазійського транзиту перевозиться в контейнерах, транспортування яких не пов'язане із заміною колісних пар, а процес перевантаження не вимагає багато часу і зусиль.

Висока соціальна і економічна значимість залізничного транспорту обумовлюють необхідність впровадження комплексних заходів державного протекціонізму щодо його функціонування та розвитку. На всьому пострадянському просторі, в тому числі і в Україні, простежується експансія іноземних виробників транспортних засобів та колійної техніки. У цих умовах українські виробники повинні зайняти гідне місце, зберегти технологічне лідерство, особливо в області виробництва і модернізації залізничних рухомих складів. Крім суто національних економічних інтересів, є і технологічний аспект, а саме: дуже часто технічні параметри іноземної техніки повністю або частково не відповідають стандартам, прийнятим на залізничному транспорті України, що знижує ефективність її використання.

*Розвиток логістичних систем.* Переосмислення організації перевізного процесу зараз базується на розгляді як усієї транспортно-логістичної системи країни, так і окремих його складових частин. Визнається, що розвиток логістичних систем є одним з найефективніших напрямів підтримки транзитного потенціалу і реально веде до підвищення ефективності використання транзитного потенціалу країни. Згідно з міжнародними стандартами логістичні системи отримують до 15% від загального товарообігу.

Транспортно-логістична система є ефективною, якщо вона націлена на задоволення вимог кінцевого споживача. Тому забезпечення взаємодії різних видів транспорту стає особливо актуальним: кінцевий користувач, взагалі кажучи, не надає особливих переваг певного виду транспорту. Однак для нього

важливо, щоб доставка здійснювалася з максимальною швидкістю за умови збереження вантажу та була зручною організація регулярних поставок.

Обмеження, які накладаються окремими видами транспорту, засновані на технічних особливостях здійснення перевезень, вимагають організації мультимодальних перевезень, що використовують кілька видів транспорту. Метою ефективної взаємодії різних видів транспорту є успішне вирішення таких завдань:

- обґрунтоване визначення оптимальних пропорцій розвитку окремих видів транспорту і їхню підтримку протягом всього процесу організації перевізного процесу;

- формування оптимальної мережі перевізних маршрутів;

- нарощування пропускної і провізної можливостей важливих вузлів оптимальної мережі перевізних маршрутів;

- підвищення швидкості окремих видів транспорту на маршрутах;

- удосконалення парку транспортних засобів і систем управління окремих видів транспорту, пов'язаних у роботі один з одним.

Головною проблемою української транспортної системи є її низька технологічна оснащеність і майже повна відсутність інфраструктури мультимодальних перевезень, внаслідок чого високі кількісні показники програють якісними параметрами прямих конкурентів. На мультимодальні та інтермодальні перевезення вантажів в Україні припадає не більше 0,5% транспортного ринку, за цим показником наша країна відстає від держав – членів ЄС та інших розвинених країн світу в 20-30 разів [226]. Тому дуже актуальною стає проблема формування мережі транспортно-логістичних центрів, місце розташування яких має задовольняти таким критеріям:

- 1) максимальне використання смуги відведення АТ «Укрзалізниця»;

- 2) наявність на станції примикання достатнього колійного розвитку і резервів пропускної здатності;

- 3) максимальна близькість до великого транспортного вузла і центру масового зародження і (або) погашення вантажопотоків;

- 4) наявність вільних потужностей інженерних мереж і транспортних комунікацій;
- 5) максимальна близькість до основних автомобільних доріг і морських (річкових) портів;
- 6) максимальна близькість до міської агломерації;
- 7) наявність резервів пропускної здатності залізничної інфраструктури;
- 8) можливість організації на прилеглий території зон техніко-економічного розвитку, індустріальних парків, дистрибуційних парків.

Також дуже перспективним напрямом є створення залізничних (сухих) портів, які є системоутворюючими мультимодальними технологічними комплексами, що представляють собою групу спеціалізованих і універсальних терміналів, які мають необхідну інженерну, транспортну й адміністративну інфраструктуру для обслуговування потужностей вантажного району (в тому числі, в районі моря), сухопутних прикордонних переходів, а також корпоративної мережі термінально-складських комплексів на основі оптимізації транспортних і логістичних процесів [149]. Реалізація транспортних і логістичних технологій з використанням «залізничного (сухого) порту» дозволить збільшити переробну спроможність (потужність) морських (річкових) портів; забезпечити підвищення ефективності перевізного процесу; знизити транспортні та логістичні витрати; знизити інвестиційне навантаження при формуванні портової інфраструктури, забезпечивши більш швидке введення об'єктів в експлуатацію; знизити ймовірність виникнення умов для «покинутих потягів» за рахунок структурування вантажопотоків; знизити екологічне навантаження і завантаження вулично-дорожньої мережі мегаполісів.

Міністерство інфраструктури України розуміє необхідність створення сучасної транспортно-логістичної системи для нарощення транзитного потенціалу держави. Для цього була запропонована ініціатива «три моря – сто доріг». Ця ініціатива передбачає організацію декількох маршрутів мультимодальних перевезень між регіонами Балтійського, Чорного та

Каспійського морів, що дозволить отримати синергетичний ефект від злагодженої роботи різних видів транспорту в процесі вантажних перевезень [117].

*Стан транспортної інфраструктури.* Рівень фізичного та морального зносу транспортних засобів (рухомого складу) та інфраструктури також впливають на транзитний потенціал держави. Це має особливе значення для залізничного транспорту України. Так, його інфраструктура практично повністю вичерпала свої перевізні потужності. Зараз необхідна заміна понад 30% верхньої будови колії (рейки, шпали, стрілочні переводи), 40% систем тягового енергозабезпечення та понад 11% дефектних мостів і штучних споруд, які потребують модернізації [248]. Такий стан інфраструктури став результатом недостатньої інтенсивності введення нових об'єктів інфраструктури замість морально і фізично застарілих внаслідок нестачі фінансування. Так, за даними АТ «Укрзалізниця», починаючи з 1992 р. потреба галузі в інвестиціях задовольнялася лише на 25-30% [43]. План по капітальним вкладенням був виконаний лише на 57,1%, при цьому недофінансування капітальних інвестицій та капітальних ремонтів склало 7,8 млрд грн. За останні 10 років капітальні вкладення в залізничну галузь становили 3% від загальної суми капіталовкладень в країні, тоді як в розвинених країнах цей показник становить 10-15%. Наслідком цього стало стрімко прогресуюче старіння основних виробничих засобів, що відображається не тільки на швидкості і безпеці перевезень та рівні тарифів, а й може призвести до катастрофічних наслідків в майбутньому. Таким чином, зараз стан залізничної інфраструктури стає фактором, який зменшує сучасний транзитний потенціал України та гальмує його розвиток. У той же час капітальні вкладення у модернізацію та інноваційне оновлення основних засобів сприятимуть підвищенню якості та швидкості перевезень, зменшенню терміну їхнього здійснення, що призведе до підвищення конкурентоспроможності української транспортної інфраструктури на міжнародному ринку перевезень. Таким чином, діяльність АТ

«Укрзалізниця», як системоутворюючої компанії, може прямо впливати на транзитний потенціал держави.

*Сукупність технологій управління процесом вантажних перевезень, у тому числі, й транзитних.* Протягом останніх років на залізницях країн ЄС створюються і впроваджуються в експлуатацію елементи інтелектуальної транспортної системи, які засновані на застосуванні технології супутникової навігації для позиціонування залізничного рухомого складу, мікропроцесорних пристроїв сигналізації та інтервального регулювання руху поїздів, а також інтелектуальних систем управління перевезеннями. Створення таких систем має стати одним з основних стратегічних напрямів розвитку українських підприємств залізничного транспорту, оскільки їхнє впровадження позитивно вплине на якісні характеристики транзитних перевезень і, тим самим, стане основою для підвищення конкурентоспроможності, ефективності і безпеки. При цьому основним критерієм ефективності перевізної діяльності (якості технологічного процесу перевезення) має бути не обсяг перевезень, а раціональне використання пропускних і переробних спроможностей підприємств залізничного транспорту. Системи управління перевезеннями повинні забезпечувати ефективне використання спеціалізованої інфраструктури, що включає в себе не тільки пристрої рейкового шляху, штучні споруди, а й системи електропостачання, сигналізації, централізації, блокування, пристроїв зв'язку та інших технічних засобів різного призначення. Крім того, розгортання узгодженої системи управління, контролю та зв'язку, створення засобів управління перевезеннями є основою для інтеграції української залізничної мережі в європейську, а також підвищення ступеня їхньої інтероперабельності.

Таким чином, на основі проведеного аналізу можна стверджувати, що підприємства залізничного транспорту як структурні підрозділи «макропідприємства» АТ «Укрзалізниця» та складові транспортної системи України можуть здійснювати прямий вплив на привабливість транзитних перевезень шляхом удосконалення інфраструктури, рівня її інноваційності,

розвитку логістичних систем і впровадження сучасних технологій управління процесом перевезень. Вплив підприємств залізничного транспорту на формування транзитного потенціалу країни наведено на рис. 3.1.

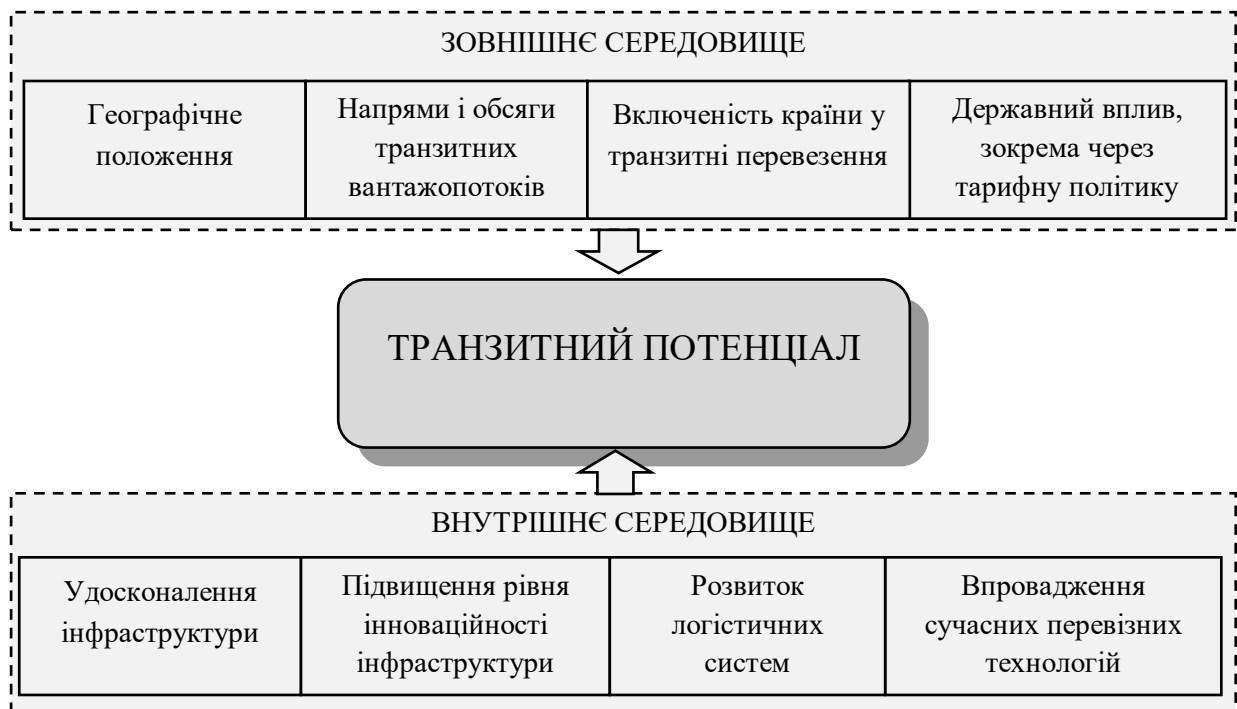


Рис. 3.1. Вплив підприємств залізничного транспорту на формування транзитного потенціалу країни

*Джерело: розроблено автором*

Використання та розвиток транзитного потенціалу має здійснюватися цілеспрямовано із дотриманням наукових принципів. Під науковим принципом будемо розуміти положення, прийняте на початку наукового дослідження (для гіпотетико-дедуктивної моделі), яке має достатній ступінь спільності для даної галузі знання та виконує, як мінімум, евристичну і конструктивну функції пізнання [80]. Формування системи принципів функціонування будь-якої системи чи явища дозволяє створювати логічно завершені системи, в яких структурні елементи системи об'єднуються в єдине ціле, відображаючи їхні взаємини [66]. Крім того, як зазначає Вишневський В.П., принципи «повинні містити наукові передбачення про те, що їхнє дотримання пов'язано з певними

позитивними, а ігнорування – визначеними негативними наслідками. В іншому випадку їх просто немає сенсу встановлювати і дотримуватися... » [18]. Таким чином, система принципів використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту має відповідати таким вимогам:

1) базуватися на пізнанні та узагальненні особливостей використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту;

2) відображати закономірності формування транзитних вантажних перевезень в умовах нестабільного середовища;

3) бути теоретично обґрунтованими, при цьому науковий принцип буде вважатися обґрунтованим, якщо буде підтверджуватися висунута гіпотеза за допомогою емпіричної перевірки.

Тоді система наукових принципів формування механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень буде включати шість основних принципів: адекватності, адаптивності, системності, раціональності, ефективності, інноваційності.

*Принцип адекватності* говорить, що керована система (підприємство залізничного транспорту) повинна бути адекватна за своєю складністю, структурою, функціями тощо тим умовам, в яких вона функціонує (соціально-політична та економічна ситуація, включення в міжнародну систему транзиту вантажних перевезень тощо), і тим вимогам, які до неї пред'являються (швидкість та якість перевезень, розвиток інфраструктури тощо). Цей принцип передбачає задоволення таких умов адекватності:

а) умова допустимості стану керованої системи. При плануванні цілеспрямованого управляючого впливу на стан системи (підприємство залізничного транспорту) необхідно аналізувати, чи може вона досягти необхідного стану (збільшення ступеню використання транзитного потенціалу) з урахуванням обмежень зовнішнього та внутрішнього середовища;

б) умова адекватності керованої системи зовнішніх умов її функціонування: тобто задоволення попиту (на транзитні вантажні перевезення) буде за умови достатньої різноманітності гнучко обраних і

змінюваних послуг, які надаватимуться при здійсненні перевезень. При реалізації цього принципу створюваний механізм використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту буде враховувати тенденції та вимоги зовнішнього середовища (існуючі та створювані транзитні вантажопотоки тощо), що дозволить не лише зберегти існуючий транзит, а й збільшити його обсяг та інтенсивність.

*Принцип адаптивності.* Підвищення невизначеності у світовій та національній економіках, зростання швидкості змін актуалізує необхідність наявності у кожній економічній системі адаптаційних якостей. Під адаптивністю буде розумітися здатність системи (підприємств залізничного транспорту) адаптуватися ефективно і при швидко мінливих обставинах (кількісні та якісні зміни на ринку транзитних вантажних перевезень тощо) [209]. Підприємство буде адаптивним, якщо його товари (послуги), їхні попит і пропозиція будуть «збігатися і синхронізуватися у кожний момент часу» [225]. Особливістю функціонування підприємств залізничного транспорту є певна інертність, яка не дозволяє одномоментно реагувати на зміни попиту та пропозиції, що виникають на ринку залізничних перевезень. Це пов'язано із специфікою формування їх основного капіталу (неможливо швидко прокласти залізничну колію, побудувати необхідні інфраструктурні об'єкти, закупити рухомий склад і вагони тощо або швидко реалізувати (ліквідувати) при зміні попиту на перевезення). У той же час, якщо зміни не будуть відбуватися, то підприємства втрачатимуть конкурентні переваги на ринку транзитних перевезень і буде відбуватися переорієнтація транзитних вантажопотоків (зараз відбувається переорієнтація потоків у напрямку Республіки Білорусь, Польщі тощо). Тому адаптація підприємств залізничного транспорту має здійснюватися з урахуванням довгострокових прогнозів щодо розвитку світової економіки, а також інтенсивності і напрямів транзитних вантажопотоків.

*Принцип системності.* Підприємства залізничного транспорту працюють у певному середовищі, яке впливає на їхнє функціонування, зокрема на використання транзитного потенціалу. У той же час, вони (підприємства

залізничного транспорту) є сукупністю взаємопов'язаних структурних елементів, що функціонують як єдине ціле в процесі здійснення перевезень і спрямовані на досягнення загальної мети – підвищення результативності перевізної діяльності. Вони також виконують дії, наслідком яких можуть стати зміни у зовнішньому середовищі (зміни попиту та пропозиції на ринку транзитних перевезень, вплив на підприємства-конкуренти тощо). Таким чином, при розробці тактичних і стратегічних заходів щодо використання транзитного потенціалу слід враховувати зростаючу складність господарських і загальноекономічних процесів, взаємопов'язаність підприємств залізничного транспорту із системами більш високого рівня, що формують їхнє зовнішнє середовище, а також необхідність розробки «багатовекторних» управлінських рішень з оцінкою їхніх можливих наслідків.

*Принцип раціональності.* Ринкові зв'язки, що формують світову та національну економіку, передбачають необхідність координації, яка здійснюється окремими суб'єктами ринку (підприємствами залізничного транспорту, вантажовідправниками тощо), що володіють неоднаковою кількістю благ різного роду. Ринкова взаємодія здійснюється там, де має місце асиметрія, яка проявляється в неоднорідності наявних у економічних суб'єктів ресурсів. У той же час кожен економічний агент (підприємство залізничного транспорту) прагне досягти поставленої мети і розраховує порівняльні витрати визначення засобів досягнення цієї мети. Таким чином, використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту має здійснюватися на основі вибору з кількох альтернативних варіантів з урахуванням існуючих обмежень зовнішнього (направленість, обсяги і структура транзитних вантажопотоків, включеність національної мережі у транзитні перевезення тощо) та внутрішнього середовища (пропускна спроможність і стан залізничної мережі, перевізні можливості підприємств, тощо).

*Принцип інноваційності.* Підприємства залізничного транспорту є динамічними системами, діяльність яких спрямована на розвиток. Сучасне

середовище діяльності підприємств ускладнюється, і процес розвитку здійснюється на основі впровадження інноваційних техніки і технологій. Загострення конкуренції на ринку транзитних перевезень робить інновації необхідною умовою не тільки зростання, а й збереження конкурентних переваг. Інновації формують умови для підвищення рівня конкурентоспроможності підприємств. Так, якщо на ринку послуг вичерпані можливості конкуренції за цінами (тарифами), підприємство може зберегти і навіть збільшити свою частку ринку, пропонуючи істотно покращену продукцію або додаткові послуги, які можна надавати за вищими цінами (тарифами). Таким чином, для забезпечення стійкої позиції на ринку транзитних вантажних перевезень в умовах конкуренції підприємства залізничного транспорту повинні здійснювати інноваційну діяльність.

*Принцип ефективності.* Ефективність є якісним показником механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту. З одного боку, вона є індикатором розвитку, а з іншого боку – одним з найважливіших його стимулів. Прагнучи підвищити ефективність використання транзитного потенціалу, підприємства мають визначати і реалізовувати комплекс заходів, які будуть сприяти його розвитку, а також множини чинників, що можуть призвести до погіршення ситуації, для мінімізації їхнього негативного впливу. У цьому сенсі ефективність завжди пов'язана з практикою. Вона спрямовує управлінську діяльність у русло обґрунтованості, необхідності, виправданості та достатності. Ефективність враховує не тільки результат діяльності (обсяг транзитних вантажних перевезень, доходи, отримані від їхнього здійснення), а й умови, при яких він досягнутий. Критерій ефективності пов'язаний із раціональністю: якщо отриманий результат збігається з метою, діяльність можна вважати раціональною, якщо ж такий збіг відсутній, то діяльність є нераціональною.

Дотримання цих принципів сприятиме не тільки формуванню ефективного механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту, а й здійсненню раціонального переходу від його

поточного стану (реально затребувана транспортна система) до майбутнього (потенційно затребувана транспортна система) (рис. 3.2).

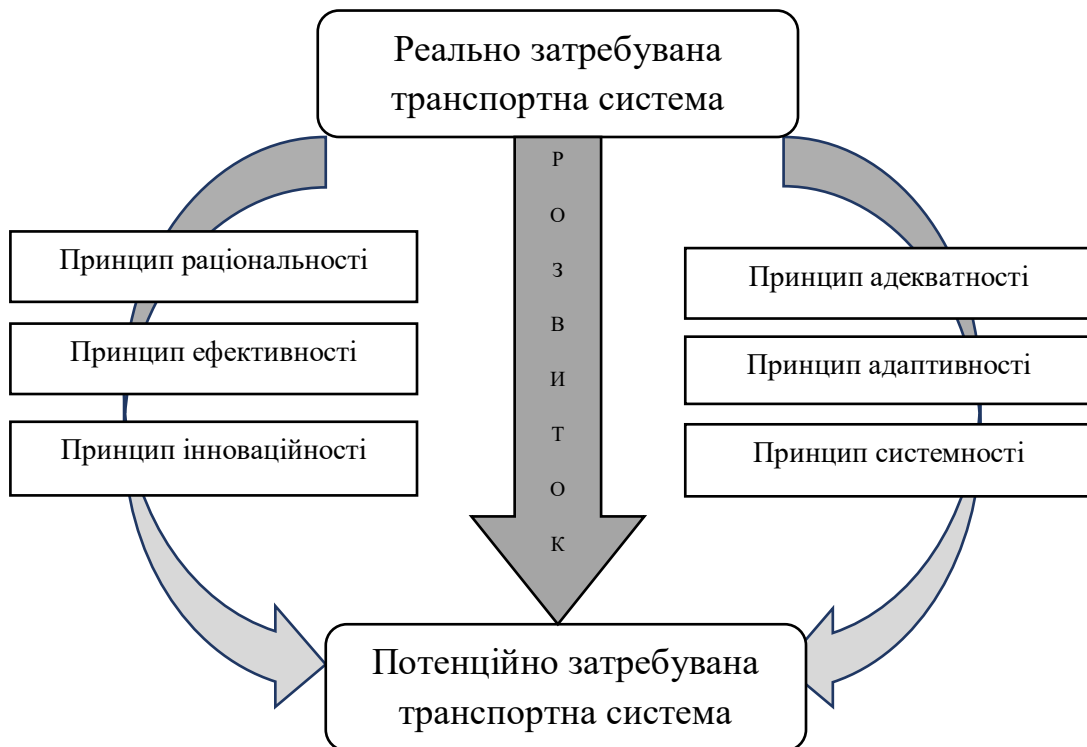


Рис. 3.2. Концептуальна схема використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту

*Джерело: розроблено автором*

Це також дозволить досягти необхідного ступеню відповідності кількісних і якісних характеристик підприємств залізничного транспорту (принципи раціональності, ефективності, інноваційності) вимогам зовнішнього середовища (принципи адекватності, адаптивності, системності).

Наведене створює підґрунтя для удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень (рис. 3.3). Механізм використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень як взаємопов'язана сукупність структурних елементів зі зворотним зв'язком містить три блоки: загальнотеоретичні засади, детермінанти удосконалення та практичну реалізацію. Метою сформованого механізму є

мінімізація розриву між рівнем транзитного потенціалу країни, реально затребуваною та потенційно затребуваною транспортними системами.

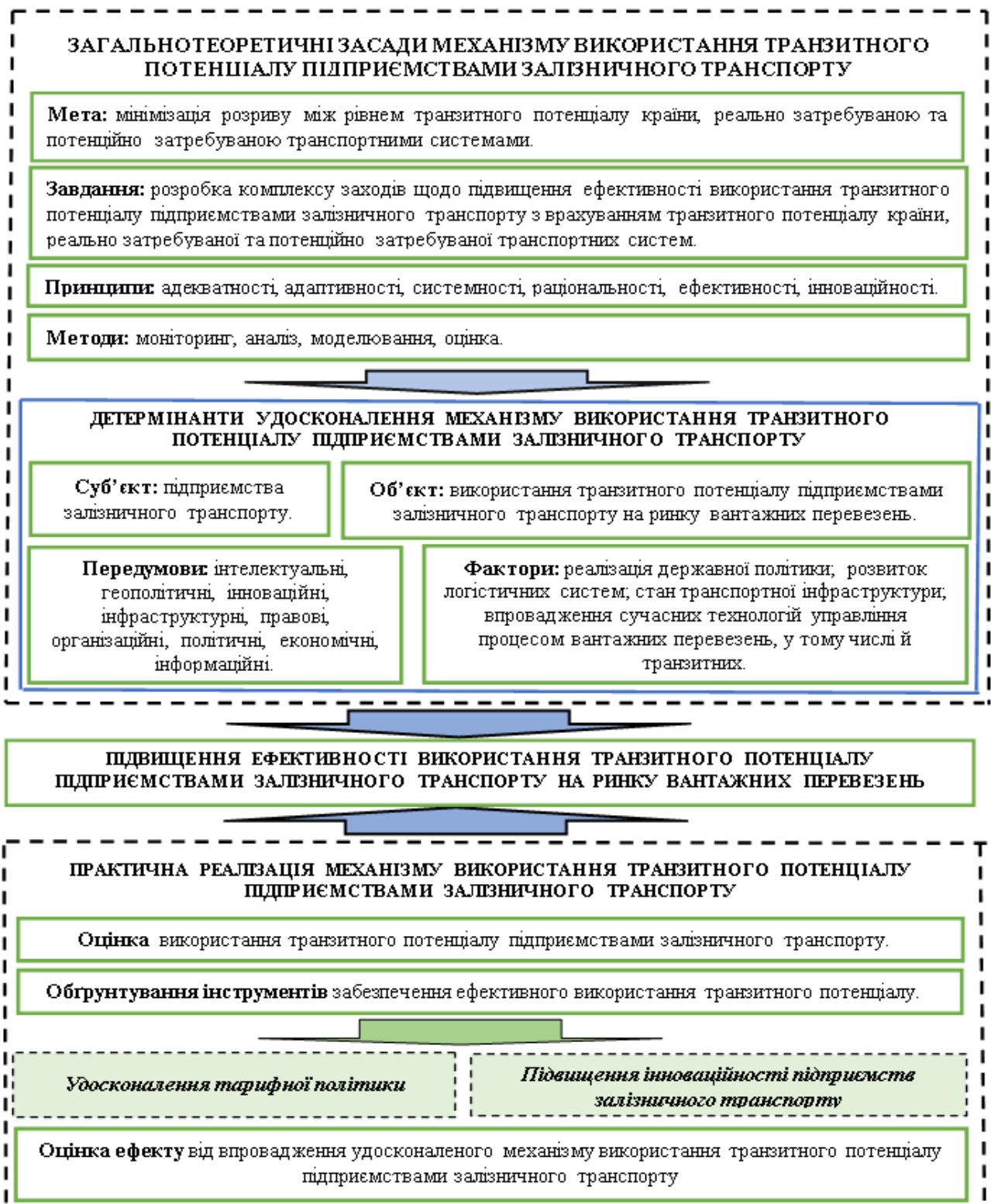


Рис. 3.3. Схема механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень

*Джерело: розроблено автором*

При цьому його основним завданням є розробка інструментів підвищення ефективності використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту.

З огляду на вищезазначене, встановлено, що основними інструментами удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень на рівні держави є сприяння удосконаленню формування тарифної політики, а на рівні підприємства залізничного транспорту – підвищення рівня інноваційності.

### **3.2 Методичні підходи до формування тарифної політики для ефективного використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту**

Тарифи на транзит вантажів встановлюються у відповідності до тарифної політики, яка розробляється учасниками Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення. АТ «Укрзалізниця» має право два рази на рік підвищувати тарифи та за необхідності знижувати тарифи – протягом фрактового року. Основні конкурентні напрямки для вітчизняних підприємств залізничного транспорту проходять територією Молдови, Білорусі та Росії.

Залежно від тарифної політики конкурентів запропоновано змоделювати наступні ситуації, які можуть скластися на ринку транзитних вантажних перевезень та будуть впливати на тарифоутворення.

*Ситуація 1 - на конкурентних напрямках тарифи залишаються незмінними.*

АТ «Укрзалізниця» постійно повинна вести роботу, пов'язану з залученням додаткових обсягів транзитних вантажних перевезень для того, щоб довести реально затребувану транспортну систему до рівня можливо затребуваної, а затребувану - до рівня використання транзитного потенціалу.

Щоб залучити додаткові обсяги транзиту через Україну в ситуації, коли на конкурентних напрямках тарифи залишаються незмінними, варіант підвищення тарифів є не доцільним, адже підприємства залізничного транспорту втратять частину вантажів. У даному випадку залізниці вигідно знижувати тарифи до тієї межі, коли зниження тарифів дає можливість отримати більший прибуток за рахунок обсягів перевезеного транзиту. Тобто понижаючи тариф, залізниця збільшує обсяги перевезеного транзиту і, як результат, отримує більший прибуток.

Для того, щоб розуміти до якої межі понижати рівень тарифів, залізниця повинна визначити нижню межу, виходячи з економічних інтересів підприємств залізничного транспорту. В інтересах підприємств - рівень прибутку, який можна отримати без зниження тарифів. Тобто, якщо залізниця знизить рівень тарифу на стільки, що розмір прибутку від перевезення транзиту залишиться незмінним в порівнянні з ситуацією, коли тариф не змінювали, то це і буде умовою, коли залізниці буде однаково - знижувати чи не знижувати тариф, але при цьому не однаково буде нашому клієнту. Це означає, що в разі домовленості з клієнтом залізниця зможе знизити тариф до позначки більшої, чим нижня межа зниження, то отримає додатковий прибуток. У такому випадку клієнт теж отримає вигоду. Звідси важливим є визначення нижньої межі зниження тарифу, нижче якого понижати тариф залізниця не може, оскільки в цьому випадку будемо втрачати прибуток.

Прибуток від перевезення транзитних вантажів ( $\Pi_{tr}$ ) розраховується за наступною формулою:

$$\Pi_{tr} = \text{Дох}_{tr} - E_{tr}. \quad (3.4)$$

При цьому дохід ( $\text{Дох}_{tr}$ ) розраховуємо наступним чином:

$$\text{Дох}_{tr} = \frac{a^{10} * \Sigma Ql}{10}, \quad (3.5)$$

де  $d^{10}$  - доходна ставка за 10 т-км;

$\sum Ql'$  - вантажообіг, т-км.

Доходна ставка залежить від величини тарифу та її зміна прямо відображає зміну тарифу, оскільки величина тарифу залежить від обсягів перевезеного вантажу на певну відстань. Тому за допомогою доходної ставки можна досліджувати рівень тарифу.

Витрати від перевезення транзитних вантажів ( $E_{mp}$ ) розраховується за наступною формулою:

$$E_{mp} = \frac{c^{10} * \sum Ql'}{10}, \quad (3.6)$$

де  $c^{10}$  - собівартість 10т-км.

Собівартість перевезень – це виражені в грошовій формі поточні витрати транспортних підприємств, які безпосередньо пов'язані з підготовкою і здійсненням перевізного процесу, а також робіт та послуг, які забезпечують дане виробництво. Витрати з перевезень включають у собівартість того звітного періоду, в якому вони виникли. Також у собівартість включають непродуктивні витрати (які виникають через недосконалу організацію і управління виробництвом, псування матеріальних цінностей, втрати від аварій, стихійних лих, катастроф). Продукцією залізничного транспорту є перевезення, а видами продукції - вантажні і пасажирські перевезення, перевезення за видами тяги, повідомлень, категоріям поїздів, операціями перевізного процесу, за типами вагонів, родами вантажів тощо [196].

Собівартість транзитних вантажних перевезень залежить від вантажообігу. Зі збільшенням вантажообігу собівартість зменшується. Оскільки витрати на перевезення транзиту розподіляються на залежні та незалежні витрати, собівартість також поділяється на залежні та незалежні витрати.

Собівартість перевезень транзитних вантажів ( $c^{10}$ ) розраховується за наступною формулою:

$$c^{10} = \frac{E_{тр.}^{зал} + E_{тр.}^{незал}}{\sum Ql'} = \frac{E_{тр.}^{зал}}{\sum Ql'} + \frac{E_{тр.}^{незал}}{\sum Ql'} \quad (3.7)$$

Нехай при вантажообігу  $\sum Ql_{ск}$ , який склався, витрати на перевезення складають  $E_{ск}$  (витрати, які склались).

Звідси залежні від обсягів перевезень витрати ( $E_{ск.}^{зал}$ ) можна розрахувати наступним чином:

$$E_{ск.}^{зал} = E_{ск} * V_{зал}, \quad (3.8)$$

де  $V_{зал}$  – питома вага залежних витрат від обсягів перевезень, %.

Незалежні від обсягів перевезень витрати ( $E_{ск.}^{незал}$ ) можна розрахувати за формулою:

$$E_{ск.}^{незал} = E_{ск} * (1 - V_{зал}) \quad (3.9)$$

Таким чином, собівартість 10 т-км  $C_{ск}$  можна розрахувати наступним чином:

$$C_{ск} = \frac{E_{ск.}^{зал}}{\sum Ql_{ск}} + \frac{E_{ск.}^{незал}}{\sum Ql_{ск}} = \frac{E_{ск} * V_{зал}}{\sum Ql_{ск}} + \frac{E_{ск} * (1 - V_{зал})}{\sum Ql_{ск}} \quad (3.10)$$

Якщо вантажообіг змінюється в  $k$  раз (збільшується чи зменшується), то залежні витрати змінюються в  $k$  раз, а незалежні витрати залишаються незмінними.

Тоді собівартість 10 т-км  $C_{зм}$  розрахуємо за наступною формулою:

$$\begin{aligned}
C_{зм} &= \frac{Еск * \gamma_{зал} * k}{\sum Ql_{ск} * k} + \frac{Еск * (1 - \gamma_{зал})}{\sum Ql_{ск} k} = \frac{Еск * \gamma_{зал}}{\sum Ql_{ск}} + \frac{Еск * (1 - \gamma_{зал})}{\sum Ql_{ск} k} = \frac{Еск}{\sum Ql_{ск}} * \left( \gamma_{зал} + \right. \\
&+ \left. \frac{(1 - \gamma_{зал})}{k} \right) = \frac{Еск}{\sum Ql_{ск}} * \left( \frac{(k * \gamma_{зал} + 1 - \gamma_{зал})}{k} \right) = \frac{Еск}{\sum Ql_{ск}} * \left( \frac{(\gamma_{зал}(k-1) + 1)}{k} \right) = \\
&= C_{ск} * \left( \frac{(\gamma_{зал}(k-1) + 1)}{k} \right)
\end{aligned} \tag{3.11}$$

За рахунок того, що частка незалежних витрат в собівартості буде зменшуватись зі збільшенням обсягів перевезень, собівартість буде зменшуватись. Зі зменшенням обсягів перевезень собівартість буде зростати.

При обсягах перевезень, що склалися, прибуток дорівнюватиме:

$$P_{ск} = Дох_{ск} - E_{ск}, \tag{3.12}$$

де  $P_{ск}$  – прибуток від перевезень, який склався наразі, грн;

$Дох_{ск}$  - доходи при існуючому рівні тарифів і обсягах перевезень, що склалися, грн;

$$Дох_{ск} = \frac{d_{ск} * \sum Ql_{ск}}{10} \tag{3.13}$$

$E_{ск}$  - витрати при обсягах перевезень, що склалися, грн;

$$E_{ск} = \frac{C_{ск} * \sum Ql_{ск}}{10} \tag{3.14}$$

Тоді маємо:

$$P_{ск} = \frac{d_{ск} * \sum Ql_{ск}}{10} - \frac{C_{ск} * \sum Ql_{ск}}{10} = (d_{ск} - C_{ск}) * \frac{\sum Ql_{ск}}{10} \tag{3.15}$$

Якщо зміна рівня тарифу призведе до збільшення обсягів перевезень (тобто якщо клієнт збільшить обсяги перевезень в обмін на зменшення рівня

тарифу), то необхідно визначити, до якого рівня доцільно знизити тариф, щоб клієнт і залізниця мали вигоду.

Залізниці буде рівновигідно зменшувати чи не знижувати тарифи, якщо при зниженні тарифів і збільшенні обсягів перевезеного транзиту прибуток залишиться незмінним. Тобто це буде нижня межа рівня тарифу.

Якщо клієнт готовий в  $k$  раз збільшити обсяги перевезень, то нижню межу тарифу слід визначати, виходячи із співвідношення:

$$П_n = П_{ск}. \quad (3.16)$$

Тобто прибуток від перевезення транзиту після зниження тарифів ( $П_n$ ) рівний прибутку ( $П_{ск}$ ), який отримує залізниця наразі без проведення заходів щодо зниження тарифу.

При цьому  $П_n$  - той прибуток, який залізниця отримає після зниження тарифів з рівня  $d_{ск}$  до  $d_n$  і збільшенні в  $k$  раз вантажообігу:

$$П_{ск} = (d_{ск} - C_{ск}) * \frac{\sum Ql_{ск}}{10} \quad (3.17)$$

$$П_n = \left( d_n - C_{ск} * \left( \frac{(\sum_{зал}(k-1)+1)}{k} \right) \right) * \frac{\sum Ql_{ск} * k}{10} \quad (3.18)$$

$$(d_{ск} - C_{ск}) * \frac{\sum Ql_{ск}}{10} = \left( d_n - C_{ск} * \left( \frac{(\sum_{зал}(k-1)+1)}{k} \right) \right) * \frac{\sum Ql_{ск} * k}{10} \quad (3.19)$$

$$d_{ск} - C_{ск} = \left( d_n - C_{ск} * \left( \frac{(\sum_{зал}(k-1)+1)}{k} \right) \right) * k \quad (3.20)$$

$$d_{ск} - C_{ск} = (d_n * k - C_{ск} * (\sum_{зал}(k-1) + 1)) \quad (3.21)$$

$$d_n = \frac{d_{ск} - C_{ск} + C_{ск} * (\sum_{зал}(k-1) + 1)}{k} = \frac{d_{ск} - C_{ск} + C_{ск} * \sum_{зал}(k-1) + C_{ск}}{k} =$$

$$= \frac{d_{ck} + C_{ck} * Y_{\text{зал}}(k-1)}{k} \quad (3.22)$$

Таким чином, для ситуації 1 працює наступна нерівність, при якій вигоду отримує і клієнт, і залізниця:

$$d_n < d_{\text{дог}} < d_{ck}, \quad (3.23)$$

де  $d_{\text{дог}}$  - рівень тарифу, про який домовились клієнт і залізниця;

$d_n$  - нижня межа тарифу;

$d_{ck}$  - рівень тарифу, який склався за нинішніх умов.

*Ситуація 2 - на конкурентних напрямках тарифи підвищуються.*

У разі підвищення тарифів на транзитні вантажні перевезення на конкурентних напрямках залізниця теж може підвищити тариф, але на величину, меншу ніж підвищують конкуренти. При цьому залізниця повинна домовлятися з клієнтами про те, що відбувається збільшення тарифів на певну величину, але нижчу, ніж у конкурентів, в обмін на збільшення обсягів перевезень транзитних вантажів територією України.

Для даної ситуації, коли на конкурентних напрямках тарифи на транзитні вантажні перевезення підвищуються, потрібно розглянути наступні варіанти:

Варіант 2.1 - тарифи збільшуємо, а обсяг перевезень падає.

Варіант 2.2 - тарифи не змінюємо в обмін на збільшення обсягів перевезень.

Варіант 2.3 - зменшуємо тарифи в обмін на збільшення обсягів перевезень.

При існуючих обсягах  $\sum Ql_{ck}$  та існуючому рівні тарифу  $d_{ck}$  прибуток від перевезень транзитних вантажів підприємствами залізничного транспорту можна розрахувати наступним чином:

$$P_{CK} = (d_{CK} - C_{CK}) * \frac{\sum Ql_{CK}}{10} \quad (3.24)$$

Усі наші наступні дії повинні бути спрямовані на те, щоб прибуток не зменшувався, а, як мінімум, залишався на рівні  $P_{CK}$ .

Варіант 2.1 - збільшуємо тарифи в  $n$  разів (як і наші конкуренти) і досліджуємо, в скільки разів знизиться обсяг перевезених транзитних вантажів від такого зниження. Клієнти в  $k_{3M}$  разів зменшують обсяги перевезених транзитних вантажів. Зі зменшенням обсягів перевезених транзитних вантажів собівартість 10 т-км збільшиться і дорівнюватиме:

$$C_1 = C_{CK} * \left( \frac{(\gamma_{зав}(k_{3M}-1)+1)}{k_{3M}} \right) \quad (3.24)$$

$$k_{3M} = \frac{\sum Ql_H}{\sum Ql_{CK}}, \quad (3.25)$$

де  $k_{3M}$ - зменшений обсяг перевезених транзитних вантажів.

$$P_H = (d_H - C_1) * \frac{\sum Ql_{CK} * k_{3M}}{10} \quad (3.26)$$

$$d_H = d_{CK} * n \quad (3.27)$$

$$P_H = d_{CK} * n - C_{CK} * \left( \frac{(\gamma_{зав}(k_{3M}-1)+1)}{k_{3M}} \right) + \frac{\sum Ql_{CK} * k_{3M}}{10} . \quad (3.28)$$

Якщо  $P_H \geq P_{CK}$ , то для залізниці це вигідно.

Якщо  $P_H < P_{CK}$ , то необхідно визначити верхню межу для  $n$ .

Це потрібно робити, виходячи з умови рівновигідності, тобто коли:

$$P_H = P_{CK}. \quad (3.29)$$

$$d_{CK} * n_{\beta} - C_{CK} * \left( \frac{(\Upsilon_{зав}(k_{3M}-1)+1)}{k_{3M}} \right) * \frac{\sum Ql_{CK} * k_{3M}}{10} = (d_{CK} - C_{CK}) * \frac{\sum Ql_{CK}}{10} \quad (3.30)$$

$$d_{CK} * n_{\beta} - C_{CK} * \left( \frac{(\Upsilon_{зав}(k_{3M}-1)+1)}{k_{3M}} \right) * k_{3M} = (d_{CK} - C_{CK}) \quad (3.31)$$

$$d_{CK} * n_{\beta} * k_{3M} - C_{CK} * (\Upsilon_{зав}(k_{3M} - 1) + 1) = d_{CK} - C_{CK} \quad (3.32)$$

$$d_{CK} * n_{\beta} * k_{3M} = d_{CK} - C_{CK} + C_{CK} * (\Upsilon_{зав}(k_{3M} - 1) + 1) + C_{CK} \quad (3.33)$$

$$n_{\beta} = \frac{d_{CK} + C_{CK} * \Upsilon_{зав}(k_{3M} - 1)}{d_{CK} * d_{CK}}, \quad (3.34)$$

де  $n_{\beta}$ - верхня межа збільшення тарифу.

При  $n < n_{\beta}$  вигоду отримує і клієнт, в порівнянні з перевезенням на конкурентних напрямках, і залізниця.

Варіант 2.2 тарифи не змінюємо в обмін на збільшення обсягів перевезень.

Щоб визначити, у скільки разів клієнт повинен збільшити обсяг перевезень в обмін на те, щоб тарифи залишилися незмінними, необхідно визначити умову рівновигідності.

Для цього з клієнтом обговорюється, при якому розмірі тарифів обсяг перевезеного ним вантажу залишається незмінним. Припустимо, при збільшенні тарифу в  $n_{\text{докл}}$  разів обсяг перевезень вантажів залишається  $\sum Ql_{CK}$ .

Тоді можливий прибуток  $\Pi_{\text{можл}}$  розраховуватиметься наступним чином:

$$\Pi_{\text{можл}} = (d_{CK} * n_{\text{докл}} - C_{CK}) * \frac{\sum Ql_{CK}}{10} \quad (3.35)$$

Визначаємо, у скільки разів клієнт повинен збільшити обсяг перевезень, щоб залізниці було рівновигідно підвищувати чи не підвищувати тарифи.

Умова рівновигідності для цього варіанта – при тарифі  $d_{ск}$  і збільшенні обсягу перевезень вантажів в  $k_3$  разів залізниця отримає прибуток  $\Pi_3$ . При цьому:

$$\Pi_3 = \Pi_{можл}. \quad (3.36)$$

$$\Pi_3 = (d_{ск} - C_3) * \frac{\sum Ql_{ск} * k_3}{10} \quad (3.37)$$

$$C_3 = C_{ск} * \left( \frac{(\forall зав(k_3 - 1) + 1)}{k_3} \right) \quad (3.38)$$

$$\Pi_3 = (d_{ск} - C_3 * \left( \frac{(\forall зав(k_3 - 1) + 1)}{k_3} \right)) * \frac{\sum Ql_{ск} * k_3}{10} \quad (3.39)$$

Оскільки  $\Pi_3 = \Pi_{можл}$ , то рівність змінює свій вигляд таким чином:

$$(d_{ск} - C_3 * \left( \frac{(\forall зав(k_3 - 1) + 1)}{k_3} \right)) * \frac{\sum Ql_{ск} * k_3}{10} = (d_{ск} * n_{докл} - C_{ск}) * \frac{\sum Ql_{ск}}{10} \quad (3.40)$$

$$d_{ск} * k_3 - C_{ск} * (\forall зав(k_3 - 1) + 1) = d_{ск} * n_{докл} - C_{ск} \quad (3.41)$$

$$\begin{aligned} & d_{ск} * k_3 - C_{ск} * \forall зав(k_3 - 1) + 1 = \\ & = d_{ск} * k_3 - C_{ск} * \forall зав * k_3 + C_{ск} * \forall зав - C_{ск} * \forall зав = \\ & = d_{ск} * n_{докл} - C_{ск} \end{aligned} \quad (3.42)$$

$$k_3 (d_{ск} - C_{ск} \forall зав) = d_{ск} * n_{докл} - C_{ск}. \quad (3.43)$$

Отже, нижня межа збільшення обсягу перевезень клієнтом  $k_3$  у випадку, коли залізниця залишає тарифи незмінними при збільшенні тарифів на конкурентних напрямках має вигляд:

$$k_3 = \frac{d_{ск} * n_{доел} - C_{ск}}{d_{ск} - C_{ск} V_{зав}} \quad (3.44)$$

Варіант 2.3 - зменшуємо тарифи в обмін на збільшення обсягів перевезень. Розрахунки аналогічні ситуації 1.

*Ситуація 3-* на конкурентних напрямках тарифи знижуються.

У даній ситуації маємо таке співвідношення:

$$d_n \leq d_{дог} < d_{ск} \quad (3.45)$$

У випадку  $d_{дог} = d_n$  залізниця отримає той самий обсяг прибутку.

Таким чином, у табл. 3.1. систематизовано розроблені методичні підходи до формування тарифної політики для ефективного використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту залежно від тарифної політики конкурентів.

*Таблиця 3.1*

Методичні підходи до формування тарифної політики для ефективного використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту

<b><i>Ситуація 1. На конкурентних напрямках тарифи залишаються незмінними</i></b>	
Залізниці буде рівновигідно понижати чи не понижати тарифи, якщо при зниженні тарифів і збільшенні обсягів транзитних перевезень прибуток залишиться незмінним. Тобто це буде нижня межа рівня тарифу.	$d_n < d_{дог} < d_{ск}$ , $d_{дог}$ – рівень тарифу, про який домовились клієнт і залізниця; $d_n$ – нижня межа тарифу; $d_{ск}$ – рівень тарифу, який склався за нинішніх умов.
<b><i>Ситуація 2. На конкурентних напрямках тарифи підвищуються</i></b>	
Варіант 2.1. Тарифи зростають, а обсяг перевезень падає	
При збільшенні тарифів в $n$ разів (як і у	$k_{зм} = \frac{\sum Ql_n}{\sum Ql_{ск}}$

конкурентів) досліджено, в скільки разів знизиться обсяг перевезених транзитних вантажів.	<p>де <math>k_{зм}</math> – коефіцієнт, який показує, у скільки разів зменшився обсяг перевезених транзитних вантажів.</p> <p>Якщо <math>\Pi_n \geq \Pi_{ск}</math>, то для залізниці це вигідно; де <math>\Pi_{ск}</math> – прибуток від транзитних перевезень, який склався наразі, грн; <math>\Pi_n</math> – прибуток від перевезення транзиту після збільшення тарифів.</p> <p>Якщо <math>\Pi_n &lt; \Pi_{ск}</math>, то необхідно визначити верхню межу для <math>n_v</math>.</p> $n_v = \frac{d_{ск} + C_{ск} * \forall_{зав}(k_{зм} - 1)}{d_{ск} * d_{ск}}$ <p>При <math>n &lt; n_v</math>, вигоду отримує і клієнт, в порівнянні з перевезенням на конкурентних напрямках, і залізниця.</p>
<b>Варіант 2.2. Тарифи не змінюються в обмін на збільшення обсягів перевезень.</b>	
Визначено, у скільки разів клієнт має збільшити обсяг перевезень, щоб залізниця було рівновигідно підвищувати чи не підвищувати тарифи.	<p>При збільшенні тарифу в <math>n_{досл}</math> разів обсяг перевезень вантажів залишається <math>\sum Q l_{ск}</math>. При цьому можливий прибуток <math>\Pi_{можл}</math> дорівнює зміненому прибутку <math>\Pi_3</math>. Тоді</p> $k_3 = \frac{d_{ск} * n_{досл} - C_{ск}}{d_{ск} - C_{ск} \forall_{зав}}$ <p><math>k_3</math> – нижня межа збільшення обсягу перевезень клієнтом у випадку, якщо тарифи залишаються незмінними.</p>
<b>Варіант 2.3. Зменшуємо тарифи в обмін на збільшення обсягів перевезень (аналогічно, як у Ситуації 1).</b>	
<b>Ситуація 3. На конкурентних напрямках тарифи знижуються</b>	
Залізниця буде рівновигідно понижати чи не понижати тарифи, якщо при зниженні тарифів і збільшенні обсягів перевезеного транзиту прибуток залишиться незмінним. Тобто це буде нижня межа рівня тарифу.	$d_n \leq d_{дог} < d_{ск},$ <p>У випадку <math>d_{дог} = d_n</math> залізниця отримає той самий обсяг прибутку.</p>

*Джерело: розроблено автором*

Застосування АТ «Укрзалізниця» розроблених методичних підходів в практичній діяльності дозволить довести реально затребувану транспортну систему до рівня потенційно затребуваної, а потенційно затребувану – до рівня використання транзитного потенціалу.

### **3.3 Оцінка ефекту від інноваційно-орієнтованого розвитку підприємств залізничного транспорту з метою використання транзитного потенціалу на ринку вантажних перевезень**

Одним з головних чинників використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту є інновації. У сучасному світі інновації стають головним фактором підвищення (або навпаки, зниження за їхньої відсутності) конкурентоспроможності підприємства. Саме інновації формують конкурентні переваги з середнім та високим ступенем стійкості. Як зазначав Портер М., конкурентні переваги підприємства досягають при зміні основ, на яких вони конкурують. Збереження отриманих переваг можливе при постійному вдосконаленні товарів (послуг), способу виробництва та інших чинників, причому так швидко, щоб конкуренти не змогли їх наздогнати і перегнати [242].

Інноваційний розвиток транспорту прямо залежить від стану економіки: під впливом економічних процесів суттєво змінюється структура попиту та вимоги до транспортної системи. Так, зростання оборотів зовнішньоекономічної діяльності приводить до необхідності вдосконалення транспортної логістики, розвитку мультимодальних перевезень, підвищення швидкості доставки вантажів. Зміни у структурі виробництва у світовій економіці призводять до структурних зсувів транспортних потоків та їх інтенсивності, що обумовлює появу нових видів транспортної техніки і технологій перевезень (високошвидкісного і швидкісного руху в сфері перевезень, нових технологій і інноваційного обладнання для забезпечення вантажоперевезень), розширення сфери застосування сучасних інформаційно-комунікаційних технологій і технічних засобів, засобів автоматизації і телемеханіки, супутникової навігації в системі управління рухом тощо. Все це кардинально змінює підходи до управління інноваційними процесами на залізничному транспорті, вимагаючи не тільки технологічних змін, а й інновацій в області організації, управління і маркетингу. Лапідус Б. та

Мачарет Д. акцентували увагу на тому, що основні інновації на залізничному транспорті спрямовані, перш за все, на підвищення швидкісної та просторової ефективності транспорту, а також енергоефективності та економічності транспортних систем, що є одним із загально визнаних векторів розвитку галузі. При цьому добре помітна тенденція гібридизації транспортних систем, що є основою синергетичних інновацій [78]. Таким чином, глобальні економічні та технологічні зміни призводять до прискорення науково-технічного прогресу в галузі залізничного транспорту і підвищення необхідності зростання його інноваційної активності.

У таких умовах особливої актуальності набуває проблема інноваційно-орієнтованого розвитку підприємств залізничного транспорту з метою підвищення ефективності використання транзитного потенціалу. Під інноваційно-орієнтованим розвитком буде розумітися безперервний процес якісних змін в структурі та управлінні транспортним виробництвом у результаті створення, застосування і поширення нових знань, техніки, технологій, матеріалів, видів енергії, форм і методів організації та управління, підвищення кваліфікації працівників, які здійснюються з метою економічної ефективності виробництва. Отже, розвиток може вважатися інноваційним, якщо він спрямовується на систематичне і комплексне використання інновацій у всіх сферах діяльності підприємства для забезпечення сталого економічного зростання в довгостроковій перспективі. Стосовно транспортних підприємств, зокрема залізничного транспорту, інноваційно-орієнтований розвиток має передбачати, перш за все, впровадження новітньої техніки і відповідних перевізних технологій.

При обґрунтуванні стратегії інноваційно-орієнтованого розвитку підприємств залізничного транспорту з метою формування та використання транзитного потенціалу виникають три основні проблеми.

*Проблема 1. Оцінювання доцільності технологічних і структурних трансформацій в результаті впровадження інновацій.* Інновації на

залізничному транспорті мають специфічні особливості, які визначають інтенсивність їхнього впровадження, а саме:

- 1) масштабність і комплексність впровадження інноваційних технологій;
- 2) необхідність збереження технологічної цілісності як окремих ділянок, так і мережі в цілому;
- 3) висока вартість та тривалий життєвий цикл інновацій (в середньому на підприємствах залізничного транспорту він становить близько 5 років, а інших галузей – 3 роки);
- 4) тривалий строк експлуатації основного капіталу (25 і більше років);
- 5) низька інвестиційна привабливість залізничного транспорту для приватних інвесторів;
- б) висока залежність від державної фінансової підтримки.

Крім того, залізничний транспорт, який сам був глобальною інновацією, зараз є споживачем інновацій, що виникають в інших галузях (енергетичній, машинобудівній тощо).

Також слід враховувати, що підприємства залізничного транспорту на ринку транзитних перевезень взаємодіють з іншими видами транспорту і залізницями інших держав, тоді особливу увагу слід приділяти інноваціям, які вже реалізовані або запропоновані для впровадження на підприємствах-конкурентах і можуть надавати їм конкурентні переваги на ринку перевезень. Це вимагає адекватної відповіді з боку підприємств залізничного транспорту або, принаймні, врахування при формуванні їхньої інвестиційної стратегії з тим, щоб вони могли зберегти свою конкурентоспроможність на ринку транзитних перевезень. Крім цього, слід враховувати, що такі інновації також можуть мати загальнотранспортний характер. Це дозволить забезпечити синергію з розвитком інших підприємств залізничного транспорту.

Усе це впливає на можливість і доцільність впровадження певних видів інновацій на підприємствах залізничного транспорту. В наукових публікаціях дослідники наводять різні класифікації. Однак, на нашу думку, у визначеному контексті найбільш прийнятною є класифікація, запропонована у [111].

Розглянемо можливість і доцільність впровадження різних видів інновацій на підприємствах залізничного транспорту з метою підвищення ефективності використання ними транзитного потенціалу. Оцінимо їх з позицій віднесення до інноваційної продукції з урахуванням специфіки інноваційної діяльності підприємств залізничного транспорту (табл. 3.2).

Дослідження показали, що:

- Базові інновації реалізують найбільші винаходи і стають основою революційних переворотів у техніці та технології, формування нових їхніх напрямів, створення нових галузей.

Таблиця 3.2

Відповідність інновацій основним критеріям інноваційної продукції

Критерій	Вид інновацій			
	Базові	Поліпшення	Мікроінновації	Псевдоінновації
Науково-технічна новизна	+	+	+	—
Впровадження нового товару (роботи, послуги)	+	+	—	—
Економічний ефект від реалізації інновацій	±	+	±	—
Наукомісткість товарів (робіт, послуг)	+	+	—	—
Доцільність (або можливість) впровадження на залізничному транспорті	—	+	±	—

*Джерело: складено автором*

Як видно з табл. 3.2, базові інновації мають високу науково-технічну новизну, в результаті їхнього впровадження підприємство буде виробляти нові товари (роботи, послуги) з високим ступенем наукомісткості. У той же час економічний ефект від таких інновацій не є повністю визначеним, що може

мати негативний вплив на фінансово-економічний стан підприємства. Зараз реалізація таких інновацій на підприємствах залізничного транспорту є неможливою, оскільки вони виключно є споживачами інновацій, які виникають в інших галузях економіки.

- Інновації поліпшення передбачають реалізацію винаходів середнього рівня і є базою для створення нових моделей і модифікації поточного покоління техніки (технології), які заміщують застарілі моделі більш ефективними, або розширюють сферу застосування цього покоління техніки, а також істотно видозмінюють використовувані технології. Реалізація таких інновацій є найбільш перспективною, оскільки дозволить провести заміну фізично і морально застарілих об'єктів основного капіталу на сучасні. Це дозволить створити додаткові конкурентні переваги на ринку транзитних перевезень за рахунок зростання швидкості перевезень, їх якості і безпеки.

- Мікроінновації поліпшують окремі виробничі або споживчі параметри моделей техніки і застосовуваних технологій на основі використання дрібних винаходів, що сприяє більш ефективному виробництву цих моделей або підвищенню ефективності їхнього використання. У той же час, не відбувається якісної зміни у процесі виробництва, впровадження нових товарів (робіт, послуг) і підвищення їхньої наукомісткості. Такі інновації можуть впроваджуватися на ділянках, які не мають стратегічного значення при здійсненні транзитних перевезень або не потребують термінової заміни об'єктів основного капіталу.

- Псевдоінновації спрямовані на поліпшення моделей техніки і технологій, що представляють вчорашній день техніки. Такі інновації не відповідають жодному з критеріїв інноваційної продукції. Реалізація таких інновацій є неприпустимою, оскільки вони призведуть лише до подальшого технологічного відставання від підприємств залізничного транспорту сусідніх країн, що негативно відобразиться на конкурентних позиціях українських підприємств, можливості використання ними транзитного потенціалу тощо.

Таким чином, підприємствам залізничного транспорту слід зосередитися, перш за все, на інноваціях поліпшення. Це дозволить не тільки впровадити сучасну техніку та технологію, а й зберегти цілісність існуючої транспортної системи. У той же час не можна допускати реалізації псевдоінновацій, що, на жаль, спостерігається в Україні, оскільки це може призвести лише до поглиблення технологічного відставання від провідних залізниць та відтоку транзитних потоків з території України.

*Проблема 2. Обґрунтування напрямів пріоритетного інноваційного розвитку.* Підприємства залізничного транспорту в Україні мають дуже низький рівень інноваційності, що стало наслідком низької інвестиційної активності в галузі. Так, за оцінками фахівців АТ «Укрзалізниця», його інноваційні потреби задовольнялися лише на 25-30% [183]. Наслідком цього став надзвичайно високий фізичний знос їх основного капіталу (об'єктів інфраструктури і рухомого складу), а також значне технологічне відставання. Це негативно впливає на швидкість та якість перевезень, що призводить до зниження швидкості руху товарів через територію України.

Специфіка виробничої та економічної діяльності проявляється у співвідношенні факторів виробництва, а саме основного капіталу, оборотного капіталу і праці. Дослідити співвідношення між цими ресурсами можна за допомогою трифакторної виробничої функції такого вигляду:

$$Q = \alpha_0 X_1^{\alpha_1} X_2^{\alpha_2} X_3^{\alpha_3}, \quad (3.46)$$

де  $Q$  – обсяг виробленої продукції;

$X_1$  – витрати основного капіталу;

$X_2$  – витрати оборотного капіталу;

$X_3$  – витрати праці;

$\alpha_0, \alpha_1, \alpha_2, \alpha_3$  – параметри виробничої функції.

Параметри  $\alpha_0, \alpha_1, \alpha_2, \alpha_3$  мають економічну інтерпретацію. Так, параметр  $\alpha_0$  характеризує сукупну продуктивність факторів виробництва. Він відображає вплив технічного прогресу на виробництво (обсяг транзитних перевезень): якщо підприємство впроваджує передові технології, то величина параметра  $\alpha_0$  зростає, тобто випуск збільшується при збереженні обсягів основного та оборотного капіталу і праці. Параметри  $\alpha_1, \alpha_2, \alpha_3$  є коефіцієнтами еластичності виробництва відповідно за цими факторами. Вони показують, на скільки відсотків змінюється випуск при зміні капіталу (праці) на один відсоток. Зазвичай сума коефіцієнтів факторної еластичності дозволяє говорити про те, чим характеризується економічна технологія економією (при  $(\alpha_1 + \alpha_2 + \alpha_3) > 1$ ) або збитковістю (при  $(\alpha_1 + \alpha_2 + \alpha_3) < 1$ ) при розширенні масштабів виробництва. Особливістю перевізної технології на залізничному транспорті є те, що сума параметрів  $\alpha_1, \alpha_2, \alpha_3$  буде завжди більше 1 через значні диспропорції між основними видами використовуваних ресурсів.

Вибір виробничої функції (3.46) для аналізу впливу окремих чинників на результуючий показник можна пояснити тим, що вона є достатньо простою моделлю, а саме прості моделі, зокрема, побудовані за допомогою виробничих функцій, дають більш точні прогностичні оцінки економічних показників, оскільки простота моделі в значній мірі гарантує її адекватність. Це пов'язано з тим, що більш складні залежності часто є априорно важко вловимими на обмеженому часовому інтервалі, але у той же час припускають апроксимацію досить простими функціями. Іншими словами, складна модель може більшою мірою демонструвати другорядні взаємозв'язки між змінними на шкоду основним або відображати не закономірність розвитку на тлі випадковості, а саму випадковість. Крім того, виробничі функції дозволяють отримувати верифіковані прогностичні оцінки щодо розвитку досліджуваного явища у майбутньому.

В якості показника, що відображає обсяг виробленої продукції ( $Q$ ), будемо використовувати дохід, отриманий підприємствами залізничного

транспорту від транзитних вантажних перевезень. Дані про вартість основного і оборотного капіталу, а також витрат праці наведені у табл. 3.3.

Таблиця 3.3

Вартість основного і оборотного капіталу, а також витрати праці

АТ «Укрзалізниця» у 2011-2018 рр., млрд дол США

Роки	Основний капітал	Оборотний капітал	Витрати праці	Дохід від транзитних перевезень
2011	2,71	0,12	0,19	1,19
2012	2,74	0,12	0,24	0,98
2013	2,75	0,15	0,29	0,82
2014	2,90	0,16	0,38	0,71
2015	2,82	0,20	0,38	0,55
2016	2,96	0,25	0,42	0,39
2017	3,14	0,43	0,49	0,38
2018	3,42	0,34	0,54	0,33

*Джерело: складено автором за даними [64]*

Визначення параметрів функції (3.46) буде здійснюватися шляхом розв'язання такої системи нормальних рівнянь:

$$\begin{cases} n \cdot \ln \alpha_0 + \alpha_1 \cdot \sum_{t=1}^T \ln X_{1,t} + \alpha_2 \cdot \sum_{t=1}^T \ln X_{2,t} + \alpha_3 \cdot \sum_{t=1}^T \ln X_{3,t} = \sum_{t=1}^T B_t, \\ \ln \alpha_0 \cdot \sum_{t=1}^T \ln X_{1,t} + \alpha_1 \cdot \sum_{t=1}^T (\ln X_{1,t})^2 + \alpha_2 \cdot \sum_{t=1}^T (\ln X_{2,t} \cdot \ln X_{1,t}) + \alpha_3 \cdot \sum_{t=1}^T (\ln X_{3,t} \cdot \ln X_{1,t}) = \sum_{t=1}^T (Q_t \cdot \ln X_{1,t}), \\ \ln \alpha_0 \cdot \sum_{t=1}^T \ln X_{2,t} + \alpha_1 \cdot \sum_{t=1}^T (\ln X_{1,t} \cdot X_{2,t}) + \alpha_2 \cdot \sum_{t=1}^T (\ln X_{2,t})^2 + \alpha_3 \cdot \sum_{t=1}^T (X_{3,t} \cdot \ln X_{2,t}) = \sum_{t=1}^T (Q_t \cdot \ln X_{2,t}), \\ \ln \alpha_0 \cdot \sum_{t=1}^T \ln X_{3,t} + \alpha_1 \cdot \sum_{t=1}^T (\ln X_{1,t} \cdot \ln X_{3,t}) + \alpha_2 \cdot \sum_{t=1}^T (\ln X_{2,t} \cdot \ln X_{3,t}) + \alpha_3 \cdot \sum_{t=1}^T (\ln X_{3,t})^2 = \sum_{t=1}^T (Q_t \cdot \ln X_{3,t}). \end{cases}$$

де  $n$  – кількість років.

У результаті розрахунків за цією системою була отримана виробнича функція, яка показує вплив окремих факторів виробництва на доходи від транзиту вантажів, а саме:

$$Q = 0,890 \cdot X_1^{1,227} \cdot X_2^{0,005} \cdot X_3^{-0,009}. \quad (3.47)$$

Як видно з функції (3.47), найбільший вплив на доходи від транзиту вантажів має основний капітал, що відповідає особливостям виробничо-економічної діяльності підприємств залізничного транспорту і галузі в цілому (галузь має високу капіталоємкість: у 2019 р. вартість основного капіталу перевищувала вартість оборотного капіталу у 21,1 рази [64]). Так, зростання вартості основного капіталу на 1% буде сприяти зростанню доходу на 1,227% за умови нівелювання дії інших факторів (політичних, макроекономічних тощо). У той же час, зростання вартості оборотного капіталу на 1% призведе до збільшення доходу лише на 0,005%. Витрати праці показують від'ємну еластичність, тобто їхнє збільшення призведе до зменшення доходу. Таким чином, основним напрямом інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту має бути інноваційне оновлення саме основного капіталу. Це пов'язано з тим, що він є основним фактором виробництва, який сприяє підвищенню ефективності транзитних перевезень.

Для оцінки рівня достовірності виробничої функції (3.46) буде використовуватися коефіцієнт детермінації, який визначається за формулою:

$$R^2 = \frac{\sigma_{Y_t}^2 - \sigma_{\varepsilon}^2}{\sigma_{Y_t}^2}, \quad (3.48)$$

де  $\sigma_{Y_t}^2$  – дисперсія фактичних значень ряду динаміки:

$$\sigma_{Y_t}^2 = \frac{\sum_{t=1}^T (Y_t - \bar{Y})^2}{n}, \quad (3.49)$$

де  $Y_t$  – фактичні значення ряду динаміки;

$\bar{Y}$  – середнє значення для ряду динаміки;

$n$  – кількість значень у ряді динаміки;

$t$  ( $t = \overline{1, T}$ ) – роки;

$\sigma_{\varepsilon}^2$  – дисперсія залишків:

$$\sigma_{\varepsilon}^2 = \frac{\sum_{t=1}^T (Y_t - \hat{Y}_t)^2}{n-m}, \quad (3.50)$$

де  $m$  – кількість змінних моделей.

Для виробничої функції (3.46) значення коефіцієнта детермінації склало 0,889, що підтверджує значимість визначеного впливу основних факторів виробництва на транзитні перевезення (Додаток Д).

Для підприємств залізничного транспорту не тільки в Україні, а й у всьому світі характерним є дефіцит фінансових ресурсів [231]. Це актуалізує проблему вибору напрямів пріоритетного інноваційного розвитку. Цей вибір має базуватися на таких положеннях:

1) ділянка має бути максимально завантаженою транзитними перевезеннями;

2) інновації мають давати достатню економічну віддачу, тобто сприяти формуванню доходу, який можна буде перенаправити на інші ділянки залізничної мережі (підприємства) у майбутньому. Також слід враховувати, що в своїй виробничій діяльності підприємства залізничного транспорту є взаємопов'язаними, тому увагу слід приділяти не тільки оновленню основного капіталу, який використовується в процесі транзитних перевезень, а й зміні організації перевезень відповідно до європейських вимог.

Параметри виробничої функції показують вплив окремих факторів виробництва на обсяг виробництва (доходи від транзитних перевезень), тому її можна використовувати як критерій при обґрунтуванні інноваційної стратегії. У цьому контексті можливі два варіанти формування переліку підприємств (ділянок залізничної мережі), на яких будуть впроваджувати інноваційні техніку та технологію першочергово: варіант 1 – інноваційний розвиток усіх підприємств залізничного транспорту пропорційно їхньому розміру, варіант 2 –

пріоритетне вкладання коштів у підприємства, які більше задіяні в процесі транзитних перевезень.

Розглянемо зміну виробничої пропорції при реалізації кожного з цих варіантів інноваційної стратегії.

*Варіант 1.* Усі підприємства залізничного транспорту в Україні мають приблизно однаковий рівень фізичного та морального зносу основного капіталу. Це обумовлює необхідність впровадження інновацій на всіх підприємствах, які зайняті у здійсненні і забезпеченні транзитних перевезень. Аналіз буде проводитися на основі залізниць (Південної, Південно-Західної, Одеської, Придніпровської, Донецької та Львівської), які мають різну експлуатаційну довжину та, відповідно, різні потреби в ресурсах для інноваційного розвитку.

Відповідно до фінансового плану АТ «Укрзалізниця», інвестиції у поточному році мають скласти 714,3 млн дол США [183]. За цим варіантом інноваційної стратегії ці кошти будуть розподілені між залізницями пропорційно їхній експлуатаційній довжині. Розрахунки інвестицій і можливого прибутку при реалізації варіанту 1 наведено в табл. 3.4.

*Таблиця 3.4*

Розподіл інвестицій між залізницями та очікуваний прибуток АТ «Укрзалізниця» при реалізації варіанту 1 інноваційної стратегії

Залізниця (регіональні філії)	Частка операційної довжини мережі, %	Інвестиції, млн дол США	Очікуваний прибуток, млн дол США
Донецька	8,2	58,6	1,7
Львівська	22,5	160,7	8,4
Одеська	20,1	143,6	13,5
Південна	14,2	101,4	7,2
Південно-Західна	22,0	157,1	17,6
Придніпровська	13,0	92,9	5,3
Всього	100,0	714,3	53,7

*Джерело: розраховано автором*

Розрахунки показали, що зміни виробничої функції для залізничної системи не відбудеться:

$$Q = 0,890 \cdot X_1^{1,228} \cdot X_2^{0,005} \cdot X_3^{-0,009}. \quad (3.51)$$

Незначні зміни відбудуться лише у коефіцієнтів еластичності основного капіталу, тобто значного підвищення «якості» підприємств залізничного транспорту в результаті реалізації 1 варіанту інноваційної стратегії не спостерігатиметься. Це не матиме позитивного впливу на транзитні потоки, а отже, і на ступінь використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту.

*Варіант 2.* Аналіз виробничих показників залізниць України показав, що найбільше транзитних вантажів перевозить Південно-Західна залізниця (близько 39% від загальних транзитних залізничних перевезень) та Одеська залізниця (близько 21%). На ці залізниці також припадає й найбільша частина вантажних перевезень (22% та 32% відповідно) (рис. 3.4).

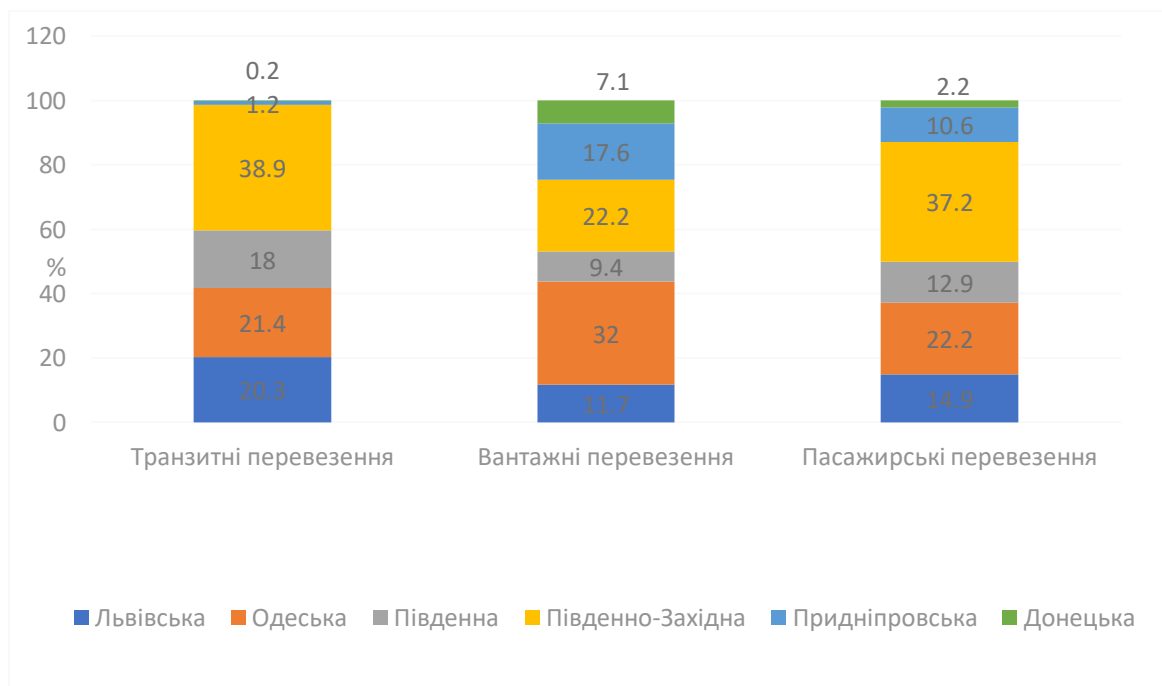


Рис. 3.4. Структура перевезень залізницями у 2018 р.

*Джерело: побудовано автором за [183]*

Обмеження інноваційної діяльності лише цими двома залізницями є недоцільним, оскільки вони входять в єдину мережу і при здійсненні транзитних перевезень контактують з іншими залізницями. Крім того, результатом виключного акценту на їхньому інноваційному розвитку може стати не тільки порушення цілісності національної мережі, а й зниження швидкості та безпечності перевезень на окремих її ділянках, що матиме вкрай негативні наслідки. Тому на підтримку пропускнуї спроможності інших залізниць (капітальний ремонт об'єктів інфраструктури та рухомого складу) також мають спрямовуватися кошти.

Розрахуємо зміну виробничої функції за умови, що доступні фінансові ресурси будуть переважно розподілені між Південно-Західною та Одеською залізницями (80% запланованих коштів), а інші 20% – між Південною, Придніпровською, Донецькою та Львівською залізницями пропорційно їхньої операційної довжини. Відповідно до зробленого припущення, інвестиції у впровадження інновацій на Південно-Західній та Одеській залізницях складуть 571,4 млн дол США (298,6 та 272,8 млн дол США відповідно). Інвестиції для інших залізниць складуть 142,9 млн дол США. Результати реалізації 2 варіанту інноваційної стратегії наведені у табл. 3.5.

Таблиця 3.5

Розподіл інвестицій між залізницями та очікуваний прибуток  
АТ «Укрзалізниця» при реалізації варіанту 2 інноваційної стратегії

Залізниця (регіональні філії)	Частка операційної довжини мережі, %	Інвестиції, млн дол США	Очікуваний прибуток, млн дол США
Донецька	8,2	20,3	1,7
Львівська	22,5	55,5	8,2
Одеська	20,1	272,8	31,1
Південна	14,2	35,0	6,9
Південно-Західна	22,0	298,6	40,5
Придніпровська	13,0	32,1	4,9
Всього	100,0	714,3	93,3

*Джерело: розраховано автором*

Як видно з результатів розрахунків, наведених у табл. 3.5, концентрація інвестицій на двох ділянках залізничної мережі, на яких здійснюються найбільші транзитні та вантажні перевезення, дозволить отримати прибуток у сумі 93,3 млн дол США. Це також вплине на виробничу функцію, яка становитиме:

$$Q = 0,892 \cdot X_1^{1,243} \cdot X_2^{0,004} \cdot X_3^{-0,008}. \quad (3.52)$$

Як видно з функції (3.52), при запропонованому розподілі фінансових ресурсів буде відбуватися нормалізація виробничої пропорції підприємств залізничного транспорту за рахунок зростання еластичності використання основного капіталу та зменшення оборотного капіталу й витрат праці. Крім того, зросте вплив технічного прогресу на виробництво (транзитні перевезення). Це також матиме й додатковий позитивний результат, а саме: отриманий прибуток може бути спрямований на подальший інноваційний розвиток не тільки Південно-Західної та Одеської залізниць, а й інших залізниць (перш за все, Придніпровської та Південної). Це може стати додатковим джерелом фінансування інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту і, тим самим, сприятиме зростанню їхнього транзитного потенціалу.

Таким чином, при реалізації варіанту 1 позитивних змін у виробничій пропорції не відбудеться. Це пов'язано з тим, що відбудеться «розпилення» обмежених фінансових ресурсів між всіма підприємствами залізничної системи, що не дозволить зробити якісний стрибок у забезпеченні транзитних перевезень. Частково такий стрибок буде зроблено або створено його передумови при реалізації варіанта 2.

*Проблема 3. Визначення стратегічних напрямів впровадження інноваційної техніки та технологій.* При розробці стратегії інноваційного розвитку підприємств залізничного транспорту необхідно враховувати стратегічні принципи розвитку світової залізничної системи, визначені

Міжнародним союзом залізниць на перспективу до 2050 р., а саме стійкість, безпеку, продуктивність, сполученість, інтеперабельність, конкурентоспроможність, привабливість [76]. У розробленому в рамках Міжнародного союзу залізниць «Глобальному баченні розвитку залізничного транспорту» наголошується на необхідності орієнтації цього розвитку на такі фундаментальні цінності, як технічна і особиста безпека, екологічна та економічна стійкість. Особлива увага приділяється ефективному використанню капіталу галузі. При цьому особливо виділяється роль енергоефективності в якості інструмента реалізації стійкості галузі [227]. Важливим з точки зору інноваційно-орієнтованого розвитку галузі представляється намір поширити на залізниці концепцію «нескінченної відкритості», яка корелює з пропозиціями щодо підвищення відкритості залізниць на інноваційній основі, висловленими в роботах [235]. Інноваційно-орієнтований розвиток підприємств залізничного транспорту, як наголошують дослідники, має призводити до «безпрограшних рішень для залізничних перевезень для забезпечення їхнього пріоритету з боку інших видів транспорту в умовах жорсткої конкуренції...» [77].

Після виявлення пріоритетних об'єктів інноваційного розвитку важливим питанням є визначення напрямів інноваційно-орієнтованого розвитку підприємств залізничного транспорту та галузі в цілому. На нашу думку, такими напрямами мають стати:

- 1) розвиток транспортно-логістичних систем в єдиному транспортному просторі на основі клієнтоорієнтованості;
- 2) підвищення рівня безпеки виробничих процесів та експлуатаційної готовності;
- 3) впровадження інтелектуальних систем управління перевізним процесом з використанням інтегрованої оцінки функціональної, інформаційної та інших аспектів безпеки на всіх етапах життєвого циклу систем;
- 4) впровадження технічних засобів і технологій організації швидкісного пасажирського, великовагового руху в вантажному сполученні при

забезпеченні оптимальної взаємодії рухомого складу і елементів інфраструктури;

5) розвиток і обслуговування інфраструктури та рухомого складу на основі впровадження високопродуктивних машин і обладнання, інноваційних систем діагностики і моніторингу, геоінформаційних технологій, спрямованих на підвищення продуктивності праці;

6) впровадження інноваційних матеріалів, конструкцій, технічних засобів і альтернативних джерел енергії;

7) розробка нормативної бази в галузі стандартизації та технічного регулювання для стимулювання українського залізничного машинобудування і закупівлі виключно інноваційної високотехнологічної техніки і технологій;

8) підвищення енергетичної ефективності основної діяльності та зниження енергоємності перевізного процесу;

9) науково-технічне забезпечення природоохоронної діяльності;

10) впровадження електровз'язку на базі інноваційних телекомунікаційних рішень та обладнання, заснованих на технологіях хвильового спектрального ущільнення, ширококутового бездротового доступу, супутникових систем зв'язку і навігації;

11) розвиток системи управління якістю.

Результати досліджень свідчать, що переважна більшість інновацій, що можуть вплинути на використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту, можуть бути реалізовані лише при цілеспрямованій науково-технічній та економічній політиці. Її основними напрямками має бути сприяння активізації розробок в області нових високоміцних зносостійких ефективних матеріалів для залізничного транспорту (а також дифузії розробок, наявних в інших галузях) і в області створення нових технологій, які скорочують кількість виробничих етапів. Крім того, існує нагальна необхідність створення сучасної системи транспортно-логістичних центрів. Це позитивно вплине на швидкість і, як наслідок, привабливість транзитних перевезень залізничним транспортом України.

### Висновки до розділу 3

1. Визначено, що підприємства залізничного транспорту слід розглядати як структурні підрозділи «макропідприємства» (АТ «Укрзалізниця» або його регіональні філії), яке здійснює транзитні перевезення. Таке «макропідприємство» і підприємства як його підрозділи можуть здійснювати прямий вплив на привабливість транзитних вантажних перевезень територією України за рахунок удосконалення інфраструктури, рівня її інноваційності, розвитку логістичних систем і впровадження сучасних технологій управління процесом перевезень. Врахування цього дозволить підвищити ефективність використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту та підвищити привабливість транзитних перевезень вантажів територією України.

2. Розроблено математичну модель підвищення ефективності використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту у вигляді функціоналу залежно від множини інструментів державної політики, спрямованих на підтримку та підвищення транзитного потенціалу країни; множин параметрів, що характеризують розвиток логістичних систем в країні; множин якісних і кількісних показників, що відображають стан транспортної інфраструктури, сукупності технологій управління процесом вантажних перевезень, у тому числі й транзитних.

2. Сформульовано принципи формування механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень, використання яких дозволить досягти необхідного ступеню відповідності кількісних і якісних характеристик підприємств залізничного транспорту (принципи раціональності, ефективності, інноваційності) та вимогам зовнішнього середовища (принципи адекватності, адаптивності, системності).

3. Сформовано механізм використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень за

рахунок представлення його як взаємопов'язаної сукупності структурних елементів зі зворотним зв'язком, що містить три блоки: загальнотеоретичні засади, детермінанти удосконалення та практичну реалізацію. Метою сформованого механізму є мінімізація розриву між рівнем транзитного потенціалу країни, реально затребуваною та потенційно затребуваною транспортними системами. При цьому основним завданням удосконаленого механізму є розробка інструментів підвищення ефективності використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту.

4. Встановлено, що основними інструментами удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень на рівні держави є сприяння удосконаленню формування тарифної політики, а на рівні підприємства залізничного транспорту – підвищення рівня інноваційності.

5. Удосконалено науково-методичні підходи до формування тарифів на транзитні вантажні залізничні перевезення, які зокрема ґрунтуються на умовах встановлення рівновигідного рівня тарифів для клієнта та підприємств залізничного транспорту, що дозволить проводити гнучку тарифну політику на ринку транзитних вантажних перевезень, завдяки чому забезпечити прибутковість господарської діяльності підприємствам залізничного транспорту, сприяти більш ефективному використанню транзитного потенціалу України та зміцненню позицій України на високо конкурентних світовому та європейському ринках транзитних перевезень.

6. Запропоновано методичний підхід до обґрунтування стратегії інноваційно-орієнтованого розвитку підприємств залізничного транспорту, що базується на оцінюванні доцільності технологічних і структурних трансформацій в результаті впровадження інновацій, обґрунтуванні напрямів пріоритетного інноваційного розвитку та визначенні стратегічних напрямів впровадження інноваційної техніки та технологій. На основі розробленого підходу, що ґрунтувався на розрахунку трифакторної виробничої функції, було оцінено доцільність реалізації двох варіантів інноваційного розвитку. Доведено

доцільність реалізації другого варіанта, що дозволить нормалізувати виробничу функцію підприємств залізничного транспорту за рахунок зростання еластичності використання основного капіталу та зменшення оборотного капіталу й витрат праці, а також збільшити інноваційність транспортного виробництва (транзитних перевезень).

Основні наукові результати розділу опубліковані в працях автора [96; 100; 101; 104; 105; 106].

## ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі здійснено теоретичні узагальнення та запропоновано авторський підхід до розв'язання наукового завдання щодо підвищення ефективності використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень. Основні науково-практичні висновки полягають у такому:

1. Поглиблено теоретичний базис транзитного потенціалу країни з вантажних перевезень шляхом введення таких характеристик, як «реально затребувана транспортна система» та «потенційно затребувана транспортна система». Доповнено і уточнено понятійно-категоріальний апарат транзитного потенціалу країни визначенням поняття транзитного потенціалу країни на ринку вантажних перевезень як сукупності наявних можливостей й ресурсів держави, яке включає комплекс природно-територіального, інфраструктурного, виробничо-обслуговуючого, інформаційного та людського потенціалів, ефективне використання яких забезпечує підвищення ефективності управління та конкурентоспроможності національної транспортної системи країни на світовому рівні.

2. Удосконалено поняття «ефективне використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень», яке полягає у такому його використанні, коли різниця між величинами показників вантажообігу, доходів та прибутків по транзитних вантажних перевезеннях для транзитного потенціалу країни та потенційно затребуваної транспортної системи, а також для реально затребуваної й потенційно затребуваної транспортних систем досягає мінімуму в конкретних умовах господарювання.

3. Встановлено, що за період 2005-2019 рр. загальні обсяги вантажних перевезень підприємствами залізничного транспорту знизились на 30,45%, а обсяги транзитних перевезень – на 72,24%. Так, 2019 р. став критичним для

підприємств залізничного транспорту, а показник обсягів транзитних перевезень – найнижчим за аналізований період. Це підтвердило, що транзитний потенціал підприємствами залізничного транспорту використовується неповною мірою.

4. Виділено передумови удосконалення механізму використання підприємствами залізничного транспорту транзитного потенціалу на ринку вантажних перевезень, до яких віднесено інтелектуальні, геополітичні, інноваційні, інфраструктурні, правові, організаційні, політичні, економічні та інформаційні. Виокремлення зазначених передумов дозволить підвищити ефективність використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень з метою закріплення за Україною статусу потужної країни-транзитера з отриманням усіх можливих вигод від цього статусу.

5. Визначено, що підприємства залізничного транспорту слід розглядати як структурні підрозділи «макропідприємства» (АТ «Укрзалізниця» або його регіональні філії), яке здійснює транзитні перевезення. Таке «макропідприємство» і підприємства як його підрозділи можуть здійснювати прямий вплив на привабливість транзитних вантажних перевезень територією України за рахунок удосконалення інфраструктури, рівня її інноваційності, розвитку логістичних систем і впровадження сучасних технологій управління процесом перевезень. Врахування цього дозволить підвищити ефективність використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту та підвищити привабливість транзитних перевезень вантажів територією України.

6. Удосконалено механізм використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень, що містить три блоки: загальнотеоретичні засади, детермінанти удосконалення та його практичну реалізацію. Удосконалений механізм є взаємопов'язаною сукупністю структурних елементів зі зворотним зв'язком, що ґрунтується на принципах адекватності, адаптивності, системності, раціональності,

ефективності, інноваційності. Реалізація цього механізму дозволить довести реально затребувану транспортну систему до рівня потенційно затребуваної, а потенційно затребувану транспортну систему – до рівня використання транзитного потенціалу.

7. Розроблено методичні підходи до формування тарифів на транзитні вантажні залізничні перевезення, які ґрунтуються на умовах встановлення рівновигідного рівня тарифів для клієнтів та підприємств залізничного транспорту. Цей рівень визначається виходячи з умов рівновигідності за різних ситуацій на ринку з урахуванням зміни тарифів на конкурентних напрямках. Це дає можливість проводити гнучку тарифну політику на ринку транзитних вантажних перевезень та сприяє більш ефективному використанню транзитного потенціалу України.

8. Запропоновано методичний підхід до обґрунтування стратегії інноваційно-орієнтованого розвитку підприємств залізничного транспорту. Він базується на оцінюванні доцільності технологічних і структурних трансформацій в результаті впровадження інновацій, обґрунтуванні напрямів пріоритетного інноваційного розвитку та визначенні стратегічних напрямів впровадження інноваційної техніки та технологій. На основі розробленого підходу, що ґрунтувався на розрахунку трифакторної виробничої функції, було оцінено доцільність реалізації двох варіантів інноваційного розвитку: рівномірний розподіл коштів між всіма залізницями та пріоритетне фінансування залізниць, які здійснюють найбільші обсяги вантажних транзитних перевезень. Доведено доцільність реалізації другого варіанта, що дозволить нормалізувати виробничу функцію підприємств залізничного транспорту за рахунок зростання еластичності використання основного капіталу та зменшення оборотного капіталу й витрат праці, а також збільшити інноваційність транспортного виробництва (транзитних перевезень).

Сукупність отриманих теоретико-методичних та практичних результатів ґрунтується на дослідженні сутності й змісту транзитного потенціалу країни з вантажних перевезень, а також удосконаленні механізму використання

підприємствами залізничного транспорту транзитного потенціалу, що дає підстави стверджувати про виконання в ході дослідження важливого завдання для економічної та транспортної науки.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Авдеенко В.Н., Котлов В.А. Производственный потенциал промышленного предприятия. М.: Экономика, 1989. 240 с.
2. Алькема В.Г. Генезис структуры транспортного потенціалу України в умовах сталого розвитку. *Науковий журнал «Маркетинг і менеджмент інновацій»*. 2012. № 2. С. 172-180.
3. Архангельський В.Н. Управление научно-техническим прогрессом в машиностроении. М., 1983. С.6.
4. Асаул А.Н., Карпов Б.М., Перевязкин В.Б., Старовойтов М.К. Модернизация экономики на основе технологических инноваций. СПб: АНО ИПЭВ, 2008. 606 с.
5. Бабич М.С., Коваленко І.Ф. Глобалізація конкуренції транспортних послуг – одна зі складових міжнародної корупції. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2009. №. 6. С. 190.
6. Бакаєв О.О., Пирожков С.І., Ревенко В.Л. Міжнародні транспортні коридори-особливий пріоритет України на шляху інтеграції у світову економічну систему. *Стратегічна панорама*. 1999. №4. С.37-56.
7. Білоус О.Г., Лук'яненко Д.І. та ін. Глобальні трансформації і стратегії розвитку : монографія. К.: ВПОЛ, 1998. 416 с.
8. Белінська М.Г. Організаційно-економічні основи формування доходів регіональних філій та філій ПАТ "Укрзалізниця" від плати за користування вагонами на під'їзних коліях. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту*. Сер.: Економіка і управління. 2016. №. 36. С. 25-37.
9. Блудова Т.В. Розвиток транзитного потенціалу України: проблеми економічної безпеки : дис. на здобуття наук. ступеня д-ра екон. наук : 21.04.01; Рада нац. безпеки і оборони України. Нац. ін-т пробл. міжнар. безпеки. Київ, 2006. 326 с.

10. Блудова Т.В. Транзитний потенціал України: формування та розвиток. К.: НІПМБ, 2006. 274 с.
11. Блудова Т.В., Куденко Н.В., Саюн А.О. Маркетинговий підхід до побудови тарифів для транспортного підприємства. Черкаський техн. ін-т. 2006. Жовтень. С.101-107.
12. Богомолова Н.І. Організаційно-економічні умови та принципи прискорення залізничних перевезень : дис. на здобуття наук. ступеня д-ра екон. наук : 08.00.04; Державний економіко-технологічний університет транспорту. Київ, 2010. 397 с.
13. Богомолова Н.І. Організаційно-економічні основи прискорення залізничних перевезень : монографія. Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2009. 240 с.
14. Бойко О.В. Науково-методологічні основи розвитку ринку транспортних послуг країни : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра екон. наук : 08.00.03; Класич. приват. ун-т. Запоріжжя, 2015. 40 с.
15. Брайковська А.М. Забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній на ринку залізнично-морських вантажних перевезень : дис. на здобуття наук. ступеня канд. ек. наук : 08.00.04; Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. Дніпро, 2014. 254 с.
16. Васильєв О.В. Методологія і практика інфраструктурного забезпечення функціонування і розвитку регіонів України: монографія. Х.: ХНАМГ, 2007. 339 с.
17. Веприцький Р.С., Ейтутіс Г.Д., Артем'єва С.В. Аналіз та оцінка обсягів транзитних перевезень залізничним транспортом України. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2018. № 62. С. 53-63.
18. Вишневський В.П. Оподаткування в емерджентній економіці: теоретичні засади і напрями політики : монографія. Донецьк : НАН України, Інститут економіки промисловості, 2012. 128 с.
19. Віхров М. Шлях із варяг у Піднебесну. *Тиждень.ua*, 9. 5. 2018. [Електронний ресурс]. URL: <https://m.tyzhden.ua/publication/213342>.

20. Географический энциклопедический словарь: понятия и термины / гл. ред. А.Ф. Трёшников. Москва : Сов. энциклопедия, 1988. 432 с.
21. Герами В.Д., Колик А.В. Управление транспортными системами. Транспортное обеспечение логистики: учебник и практикум для академического бакалавриата. М.: Издательство Юрайт, 2015. 510 с.
22. Гражевская Н.А. Обеспечение конкурентоспособности национальной экономики в глобальном постиндустриальном измерении. *Економіка України*. 2008. № 9. С. 54-63.
23. Двуліт З.П., Шпак Н.О., Побурко О.Я. Транзитні залізничні перевезення в системі євроінтеграційної політики України. *Економіка та управління підприємствами*. Вип. 41. 2020. С. 74-79. DOI: <https://doi.org/10.32843/infrastructure41-12>.
24. Демченко А.О., Момот О.І. Про сутність понять «ефективність» та «результативність» в економіці. *Економічний вісник Донбасу*. 2013. № 3. С. 207-210.
25. Державна авіаційна служба України. офіційний сайт. [Електронний ресурс]. URL: <https://avia.gov.ua/>
26. Державна служба статистики України: офіційний сайт. [Електронний ресурс]. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
27. Дикань В.Л., Бойко Д.И. Формирование национальной системы международных транспортных коридоров на основе взаимодействия всех видов транспорта Украины. *Економіка транспортного комплексу: Збірник наукових праць*. Харків: ХДАДТУ. 2001. Вип. 4. С. 135-141.
28. Дикань В.Л., Бойко Д.И. Повышение эффективности работы транспортной отрасли в Украине на основе формирования системы организации и регулирования взаимодействия всех видов транспорта. *Вісник Харківського національного університету*. Харків: ХНУ. 2001. №512. С. 115-117.
29. Дикань В.В. Развитие межрегиональных торгово-экономических связей с внедрением современных технологий на транспорте. *Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць*. Харків: УкрДАЗТ. 2003. № 4.

С.83-86.

30. Дикань В.В. Державне забезпечення залучення промислового капіталу в сферу транспортних послуг. *Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць*. Харків: УкрДАЗТ. 2004. № 5-6. С.185-187.

31. Дикань В.В. Залучення інвестицій у розвиток міжнародних транспортних коридорів. *Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наук. праць*. Харків: УкрДАЗТ. 2004. № 5-6. С.196-199.

32. Діденко Л.І. Теоретичні аспекти розвитку транзитного потенціалу регіону. *Економічні науки*. Вісник Хмельницького національного університету. 2011. Вип. 2. Т. 2. С. 36-39.

33. Дунаева Н.О. Управление модернизацией транспортной инфраструктуры региона для реализации транзитного потенциала : дис. на соискание учен. степени канд. экон. наук: 08.00.05; Государственный университет управления. Москва, 2009. 170 с.

34. Ейтутис Г.Д., Бойко О.В., Никифорок О.І. Потенційні джерела інвестування в розвиток залізничного транспорту України: можливості їх диверсифікації. *Економіст*. 2012. №8(310). С. 64-70.

35. Економічна енциклопедія : у 3-х т. т. 1 / ред-кол. В. Мочерний (відп. ред.) та ін. К. : Вид. центр «Академія», 2000. 864 с.

36. Економіка залізниці: історія, сьогодення, перспективи розвитку / Г.Д. Ейтутис, О.М. Кривопішин, І.П. Федорко, В.М. Осовик, М.С. Семенюк; за ред. Г.Д. Ейтутиса, О.М. Кривопішина. Ніжин: ТОВ «Видавництво «Аспект-Поліграф». 2014. 292 с.

37. Економічна безпека бізнесу : навч. посіб. / Г.О. Швиданенко, В.М. Кузьомко, Н.І. Норіцина та ін. ; за заг. та наук. ред. Г.О. Швиданенко. К. : КНЕУ, 2011. 510 с.

38. Економічний словник-довідник / за ред. С.В. Мочерного. Київ : Феміна, 1995. 368 с.

39. Елагіна Е.Н. (Полякова Е.Н.). Возможности грузовых логистических центров в транспортной системе государства. *Коммунальное хозяйство*

городов. *Научно-технический сборник. Серия «Экономические науки»*. 2002. Вып. 44. С. 173-177.

40. Есаян Э.М. Роль специальных экономических зон в развитии интеграционных процессов с участием Украины. *Проблемы и перспективы развития сотрудничества между странами Юго-Восточной Европы в рамках Черноморского экономического сотрудничества и ГУУАМ. Сборник научных трудов*. Донецк: ДонНУ. 2004. С. 99-110.

41. Єлагіна О.М. (Полякова О.М.). Ефективність створення торговельно-транспортних розподільчих центрів у східному регіоні України. *Вестник Национального технического университета «Харьковский политехнический институт»*. 2002. №11. С. 21-28.

42. Єсаян Е.М. Дослідження розвитку процесів глобалізації та регіональної інтеграції у світовій економіці. *Проблемы развития внешнеэкономических связей и привлечения иностранных инвестиций: региональный аспект. Сборник научных трудов*. Донецк: ДонНУ. 2005. С. 198-204.

43. Железнодорожный транспорт. Стратегическая диагностика. 2011. Киев, Укрзалізниця. 43 с.

44. Завадський Й.С., Осовська Т.В., Юшкевич О.О. Економічний словник. Київ : Кондор, 2006. 355 с.

45. Звіт про розміри міжнародних перевезень вантажів, виконаних залізничним транспортом (ЦО-21) АТ «Українська залізниця» за 2005-2018 рр.

46. Звіт про розподіл доходів (ЦО-19) АТ «Українська залізниця» за 2005-2018 рр.

47. Івахів Ю., Спільник І. Метод АВС-аналізу: доцільність застосування. *Економічний аналіз*. Вип. 3 (19). 2008. С. 170-172. [Електронний ресурс]. URL: <http://dspace.tneu.edu.ua/bitstream/316497/14357/1/metabc.pdf>.

48. Ілляшенко С.М. Інформаційний потенціал підприємства. *Вісник Сумського державного університету. Серія «Економіка»*. 2004. № 9(68). С. 11-18. [Електронний ресурс]. URL: <http://essuir.sumdu.edu.ua/>

handle/123456789/864.

49. Інтегрований звіт АТ «Укрзалізниця» за 2018 рік. [Електронний ресурс]. URL: [https://www.uz.gov.ua/files/file/Book%20UZ\\_18\\_Final\(new\).pdf](https://www.uz.gov.ua/files/file/Book%20UZ_18_Final(new).pdf)

50. Інформація щодо досягнутих результатів Мінінфраструктури станом на III квартал 2016 року. [Електронний ресурс]. URL: <https://mtu.gov.ua/news/27949.html>

51. Іщук С. Концептуальні засади формування та розвитку виробничого потенціалу промислових підприємств. Регіональна економіка. 2005. № 3. С.48-56.

52. Ивуть Р.Б., Зиневич А.С. Формирование организационно-экономических основ развития транзитного потенциала республики Беларусь в области автомобильных перевозок. *Вестник науки и образования северо-запада России*. 2015. № 1. том 1. С. 151-165.

53. Как Украине разогнать ВВП на \$30 млрд. Экономика. [Электронный ресурс]. URL: <http://economics.com.ua/article/77723141.html>.

54. Калініченко О.В. Дослідження факторів формування та використання транзитного потенціалу автотранспорту: статистичний аспект. *Економічний аналіз: зб. наук. праць*. Тернопіль: Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету «Економічна думка». 2013. т. 13. С. 39-46.

55. Калініченко О.І. Розвиток транспортного потенціалу залізничного транспорту. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2010. № 31. С. 25-29.

56. Ковальська Л.Л. Методичний підхід до аналізу та оцінки розвитку інноваційного підприємництва регіонів України. *Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України*. 2019. Вип. 2. С. 66-72.

57. Ковальська Л.Л. Теоретичні дослідження транзитного потенціалу регіону. *Економічні науки. Серія «Економічна теорія та економічна історія»*. Збірник наукових праць. Луцьк. 2014. Вип. 11 (44). С. 55-68.

58. Ковальська Л.Л., Савош Л.В., Павлюк Л.В. Транзитний потенціал регіону: оцінка та напрями оптимізації. *Економічний часопис-XXI*. 2014. № 3-4(1). С. 82-85. [Електронний ресурс]. URL: <http://nbuv.gov.ua/j->

pdf/ecchado\_2014\_3-4(1)\_22.pdf.

59. Козак В.В. Формування моделі оперативного управління вагонопотоками у межах МТК за умови інтеперабельності транспортної системи. *Збірник наукових праць ДонІЗТ*. Донецьк: ДонІЗТ. 2011. Вип. 26. С. 5-12.

60. Козак В.В., Данько М.І., Альошинский Є.С. Удосконалення технології роботи сортувальних станцій та прилеглих ділянок для актуалізації схеми формування міжнародних транспортних систем. *Вагонний парк*. Харків. 2011. № 5. С. 7-10.

61. Козлов В.С. Діагностика та оцінювання сегментів транспортного потенціалу регіону. *Науковий журнал «Економіка розвитку» (Economics of Development)*. 2013. № 4 (68). С. 27-32.

62. Колесникова Н.М. Теорія адаптивно-гармонізаційного механізму ціноутворення на залізничному транспорті : монографія. Київ: КУЕТТ, 2007. 349 с.

63. Комчатних О.В., Редько Н.О. Транзитний потенціал України: сучасний стан та перспективи розвитку. *Економіка та управління на транспорті*. 2016. Вип. 3. С. 148-153.

64. Консолідована фінансова звітність АТ «Українська залізниця» станом на 31 грудня 2019 р. [Електронний ресурс]. URL: [https://www.uz.gov.ua/about/investors/financial\\_statements/](https://www.uz.gov.ua/about/investors/financial_statements/).

65. Котлубай О.М. Конкуентоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України : монографія. Одеса: ІПРЕЕД НАНУ, 2011. 427 с.

66. Кравченко О.О. Сценарне фінансове планування і прогнозування на залізничному транспорті: теорія і практика : монографія. Київ: ДЕТУТ, 2013. 300 с.

67. Краснокутська Н.С. Потенціал підприємства: формування та оцінка : навч. посібник. К.: Центр навчальної літератури, 2005. 352 с.

68. Креймер В.Ю. Оцінка ефективності функціонування різних транспортних систем та формування тарифної політики (на прикладі змішаних комбінованих перевезень) : дис. на здоб. наук. ступ. канд. екон. наук: 08.07.04;

Харківська держ. академія залізничного транспорту. Харків, 2001. 295 с.

69. Кузьмін П.В. Особливості використання транзитного потенціалу України в умовах міжнародної інтеграції. *Наукові праці НДФІ*. 2012. №. 4. С. 209-213.

70. Куроченко А.В. Экономическая эффективность деятельности предприятий и объединений. Вопросы теории и методологии оценки. К.: Вища школа, 1985. 199 с.

71. Кульман А.А. Экономические механизмы. М.: Прогрес; Универс., 1993. 92 с.

72. Кушнырь И.Ю. Нормативно-правовые вопросы формирования и функционирования международных транспортных коридоров. *Вестник национального технического университета "ХПИ"*. Х. 2002. Вып. 11-1. С.136-137.

73. Кушнырь И.Ю. Совершенствование организации перевозок в рамках МТК. *Коммунальное хозяйство городов. Серия: Экономические науки*. Х. 2002. Вып. 40. С.243-245.

74. Лаврухін О.В., Костенніков О.М., Ковальова Г.О., Калмиков О.Ю. Транзитні вантажопотоки залізницями України в умовах інтеграції до Європейського Союзу. *Збірник наукових праць Української державної академії залізничного транспорту*. 2014. Вип. 146. С. 46-49.

75. Лапін Є.В. Економічний потенціал підприємств промисловості: формування, оцінка, управління : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра екон. наук : 08.07.01. Х., 2006. 43 с.

76. Лapidус Б.М. Приоритетные направления железнодорожных исследований в рамках глобальной экономики. *Бюллетень Объединенного ученого совета ОАО «РЖД»*. 2013. №5. С. 1-10.

77. Лapidус Б.М., Лapidус Л.В. Железнодорожный транспорт: философия будущего. М.: Прометей, 2015. 232 с.

78. Лapidус Б.М., Мачерет Д.А. Макроэкономическая роль железнодорожного транспорта: теоретические основы, исторические тенденции

и взгляд в будущее. М.: КРАСАНД, 2014. 234 с.

79. Ларин О.Н. Теоретические аспекты развития транзитного потенциала транспортных систем. *Транспорт Урала*. 2008. №2(17). С. 10-15.

80. Лебедев С.А. Философия науки: краткая энциклопедия. М.: Академический проект, 2008. 691 с.

81. Левченко О.В. Управління логістичним потенціалом підприємств залізничного транспорту : дис. на здобуття наук. ступеня канд. ек. наук : 08.00.04; Державний економіко-технологічний університет транспорту. Київ, 2015. 228 с.

82. Липинська О.А. Становлення та розвиток транзитного потенціалу України : монографія. Одеса: ІПРЕЕД НАН України, 2012. 396 с.

83. Лифар В.В. Побудова моделі реалізації стратегії використання транзитного потенціалу регіону. *Ефективна економіка*. 2011. № 12. [Електронний ресурс]. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek\\_2011\\_12\\_73](http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2011_12_73).

84. Лифар В.В. Технологія створення транзитної послуги на основі процесного підходу. *Регіональна економіка*. 2012. № 1. С. 228-237.

85. Лифар В.В. Фактори формування транзитного потенціалу регіону. *Економічний простір: зб. наук. праць*. Дніпропетровськ: ПДАБА. 2011. №53. С. 87-95.

86. Лифар В.В. Формування конкурентоспроможного трудового потенціалу транспортної галузі регіону. *Економіка і регіон*. 2014. №. 3. С. 52-56.

87. Лучникова Т.П. Ефективність функціонування міжнародних транспортних коридорів як умова реалізації транзитного потенціалу. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія: Економіка та управління*. Київ, 2009. №13. С. 26-31.

88. Лучникова Т.П. Значение предприятий железнодорожного транспорта в использовании транзитного потенциала Украины. *Научно-практический журнал Вестник Белорусского государственного университета транспорта. Наука и транспорт*. Гомель, 2016. №. 2 (33). С. 93-95.

89. Лучникова Т.П. Науково-практичні здобутки у використанні

транзитного потенціалу України по вантажних перевезеннях. *Проблеми економіки и управления на железнодорожном транспорте* : матеріали XI Международной научно-практической интернет-конференции 9-15 сентября 2016 г. Киев, 2016. С. 34-35.

90. Лучникова Т.П. Оцінка розвитку транзитних вантажних перевезень України в умовах економічної кризи. *Проблеми економіки и управления на железнодорожном транспорте* : матеріали IX Международной научно-практической интернет-конференции 17 ноября-14 декабря 2014 г. Киев, 2014. С. 252-253.

91. Лучникова Т.П. Передумови підвищення функціонування міжнародних транспортних коридорів. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія: Економіка та управління*. Київ, 2012. № 20. С. 15-19.

92. Лучникова Т.П. Передумови підвищення функціонування міжнародних транспортних коридорів. *Інтеграція України в міжнародну транспортну систему* : тези 1 Міжнародної науково-практичної конференції 21-22 травня 2009 р. Дніпропетровськ, 2009. С. 34-35.

93. Лучникова Т.П. Передумови удосконалення організаційно-економічних основ використання залізничними підприємствами транзитного потенціалу країни по вантажних перевезеннях. *Міжнародні транспортні коридори та корпоративна логістика* : тези доповідей за матеріалами дванадцятої науково-практичної міжнародної конференції 2-4 червня 2016 р. Харків, 2016. С. 117-118.

94. Лучникова Т.П. Реалізація та розвиток транзитного потенціалу України. *Залізничний транспорт: сучасні проблеми науки* : матеріали XLIII науково-практичної конференції молодих учених, аспірантів і студентів 12 грудня 2013 р. Київ, 2013. С. 245-245.

95. Лучникова Т.П. Роль залізничного транспорту в реалізації транзитного потенціалу. *Маркетинг і логістика в системі менеджменту на залізничному транспорті* : матеріали V Міжнародної науково-практичної

конференції 29 вересня-2 жовтня 2015 р. Кам'янець-Подільський, 2015. С. 77-78.

96. Лучникова Т.П. Фактори впливу на використання залізничними підприємствами транзитного потенціалу країни по вантажним перевезенням. *Moderní vymoženosti vědy : materiály XII mezinárodní vědecko - praktická konference 22-30 ledna 2016. Praha, Česká republika, 2016. Díl 2. Ekonomické vědy. С. 55-56.*

97. Лучникова Т.П. (Сопова Т.П.) Інтеграція залізниць України у міжнародну транспортну систему. *Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: техніка, технологія, економіка і управління : матеріали ІV міжнародної науково-практичної конференції. Серія «Економіка і управління». Київ, 2008. С. 134.*

98. Лучникова Т.П. Дослідження сутності, специфіки та складових транзитного потенціалу України. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія: Економіка та управління. Київ, 2015. № 32. С. 20-30.*

99. Лучникова Т.П. Карпенко О.О. Інтеграція підприємств залізничного транспорту в європейську транспортну систему як напрям ефективного використання транзитного потенціалу України. *Modern Economics*. Електронне наукове видання. Миколаївський національний аграрний університет. Миколаїв, 2019. № 16 (2019). С. 21-26. [https://doi.org/10.31521/modecon.V16\(2019\)-03](https://doi.org/10.31521/modecon.V16(2019)-03) [Електронний ресурс]. URL: <https://modecon.mnau.edu.ua/integration-of-railway-undertakings-into/>

100. Лучникова Т.П. Оценка влияния внешних факторов на использование транзитного потенциала Украины предприятиями железнодорожного транспорта. *Актуальные вопросы и перспективы развития транспортного и стороительного комплексов : материалы IV междунар. научно-практич. конф. посвящ. 65-летию БИИЖТа-БелГУТа 11-12 октября 2018 г. Гомель, 2018. С. 288-290. [Електронний ресурс]. URL: <http://www.bsut.by/images/MainMenuFiles/NauchnyeIssledovaniya/Konferencii/mat>*

erialy/2018/65let\_2.pdf

101. Лучникова Т.П. Систематизация факторов влияния на использование предприятиями железнодорожного транспорта транзитного потенциала Украины. *Научно-практический журнал Вестник Белорусского государственного университета транспорта. Наука и транспорт*. Гомель, 2016. №. 1. С. 277-281.

102. Лучникова Т.П. Сутність використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту. *Економічний форум: науковий журнал*; Луцький національний технічний університет. Луцьк, 2016. № 3. С. 206-210.

103. Лучникова Т.П. Особливості функціонування залізничних підприємств на ринку транзитних вантажних перевезень. Стійкий розвиток підприємств у міжнародному економічному просторі : монографія; за редакцією Ареф'євої О.В. К.: ФОП Маслаков, 2018. С. 331-347.

104. Лучникова Т.П. Удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень. Менеджер. *Вісник Донецького державного університету управління. Серія: «Економіка»*, 2020. № 2(87). С. 96-111.

105. Лучникова Т.П. Управління інвестиціями АТ «Українська залізниця» з метою нарощення транзитного потенціалу України. *Причорноморські економічні студії: науковий журнал*. Причорноморський н.-д. ін-т екон. та інновацій. Одеса, 2019. №48(2). С. 72-76.

106. Лучникова Т.П. Фактори формування транзитного потенціалу транспортної інфраструктури. *Scientific Journal Natural Science Readings*. no.1, 2019, vol. I. Bratislava. Slovakia, 2019. №1. С. 39-45.

107. Лучникова Т.П., Марченко О.П. Сучасний стан локомотивного господарства залізниць України. *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія: Економіка та управління*. Київ, 2016. № 36 . С. 122-128.

108. Масєвська О.О. Економічний зміст механізму стимулювання

інноваційної активності підприємств легкої промисловості. *Вісник ПолтНТУ «Економіка і регіон»*. №3(30). 2001. С.147-151.

109. Маров І.В. Реалізація транзитного потенціалу в системі стратегічного розвитку України : дис. на здоб. наук. ступ. канд. екон. наук : 08.00.03; Дон. держ. ун-т. управл. Донецьк, 2013. 217 с.

110. Маров І.В. Реалізація транзитного потенціалу в системі стратегічного розвитку України : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. економ. наук : 08.00.03. Краматорськ, 2015. 20 с.

111. Мачерет Д.А., Измайкова А.В. Экономическая роль инноваций в долгосрочном развитии железнодорожного транспорта. М.: МИИТ, 2016. 162 с.

112. Медведев В.А. Социалистическое производство: политико-экономическое исследование. М: Экономика, 1981. 328 с.

113. Международные транспортные коридоры Украины: сети и моделирование. В 2 т. / Бакаев А.А., Пирожков С.И., Ревенко В.Л., Бакаев Л.А., Кутах Ю.А. К.: КУЭТТ, 2003. 516 с.

114. Мініна О.В. Транзитний потенціал регіону та стратегічні напрямки його використання в сучасних умовах : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : 08.00.05; Черніг. держ. технол. ун-т. Чернігів, 2011. 20 с.

115. Мініна О.В., Бутко М.П. Теоретичні аспекти розвитку транзитного потенціалу регіонів України. *Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво*. 2010. № 6. С. 84-92.

116. Мініна О.В. Інституційний базис ефективної реалізації транзитного потенціалу регіону. *Економічний простір: Збірник наукових праць*. Дніпропетровськ: ПДАБА. 2010. №43. С. 95-103.

117. Міністерство інфраструктури України. Офіційний веб-сайт. [Електронний ресурс]. URL: <https://mtu.gov.ua/>.

118. Міщенко М.І., Потапов М.А., Марценюк Л.В., Чернова Н.С. Європейський досвід тарифоутворення у вантажному секторі залізничного транспорту. *Науковий вісник Одеського національного економічного*

університету. Науки: економіка, політологія, історія. Одеса: ОНЕУ, 2019. № 2 (266). С. 48-59.

119. Митний кодекс України : Кодекс України від 13.03.2012 р. № 4495-VI. [Електронний ресурс]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text>

120. Михайличенко К.М., Белашов Є.В. Національний інститут стратегічних досліджень. Відновлення транзитного потенціалу в контексті підвищення конкурентоспроможності України на міжнародному ринку транспортних послуг. Аналітична записка. Національний інститут стратегічних досліджень. [Електронний ресурс]. URL: <http://old2.niss.gov.ua/articles/1844/>

121. Національна економіка : навч. посіб. / А.Ф. Мельник, А.Ю. Васіна, Т.Л. Желюк, Т.М. Попович ; за ред. А.Ф. Мельник. К.: Знання, 2011. 463 с.

122. Никифорок О. Імплементация директив ЄС щодо залізничного транспорту в законодавство України: позитивні та негативні наслідки. *Економіст*. 2013. № 10. С. 15-20.

123. Новікова А.М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів. К.: НІПМБ, 2003. 494 с.

124. Новікова А.М. Методологічні основи розвитку транзитного потенціалу України: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра екон. наук : 08.07.04. Київ, 2004. 36 с.

125. Панченко О., Журман С. Умови ефективного використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту. *Проблеми і перспективи економіки та управління*. 2019. № 3 (19). С. 147-156.

126. Пасічник А.М., Клен О.М., Мірошніченко С.В. Аналіз та оцінка ефективності використання транзитного потенціалу української транспортної системи. *Електромагнітна сумісність та безпека на залізничному транспорті*. 2016. № 12. С. 88-97.

127. Пащенко Ю.Є. Дослідження можливості залучення додаткових транзитних вантажів через Україну. *Продуктивні сили і регіональна економіка: у 2-х частинах*. К.: РВПС України НАН України. 2002. ч. 1. С. 219-227.

128. Пащенко Ю.Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України в умовах інтеграційних процесів : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра екон. наук : 08.10.01; НАН України. Рада по вивч. продукт. сил України. К., 2006. 31 с. укр.

129. Пащенко Ю.Є. Транзитний потенціал – умова інтеграції України до європейської та світової транспортних систем. *Формування ринкових відносин в Україні*. 2005. №10. С. 60-65.

130. Передовая практика повышения эффективности международных железнодорожных перевозок на евразийском пространстве. Комитет Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД). Варшава, 2014. 160 с. [Электронный ресурс]. URL: [http://osjd.org/doco/public/ru?STRUCTURE\\_ID=5056&layer\\_id=4581&refererLayerId=4621&id=137&print=0](http://osjd.org/doco/public/ru?STRUCTURE_ID=5056&layer_id=4581&refererLayerId=4621&id=137&print=0)

131. Петренко К.В., Мініч К.С. Оцінювання транзитних можливостей України в світовому економічному просторі. *Економічний вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут»*. 2017. № 14. С. 112-119.

132. Платонов О.І. Економічна безпека транспортних підприємств у мультимодальних перевезеннях : дис на здобуття наук. ступеня канд. економ. наук: 08.00.04; Київ, 2016. 289 с.

133. Пирожков С., Прейгер Д., Малярчук І. Проблеми реалізації транзитного потенціалу України в контексті розширення ЄС і формування ЄЕП. *Економіка України*. 2005. № 3. С. 4-19.

134. Присяжнюк П.В. Механізм управління: сутність, види та складові. *Ефективна економіка*. 2019. № 12. [Електронний ресурс]. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=7539>. DOI: 10.32702/2307-2105-2019.12.150

135. Плюта В. Сравнительный многомерный анализ в экономических исследованиях. Методы таксономии и факторного анализа. Москва: Статистика. 1980. 151 с.

136. Позднякова Л.А. Международные транспортные коридоры и особенность их формирования в Украине. *Вісник економіки транспорту і промисловості. Зб. Наукових праць.* Харків: УкрДАЗТ. 2004. №7. С. 4.

137. Полоус О.В. Управління формуванням та розвитком трудового потенціалу аеропортів : автореф. дис. на здоб. наук. ступ. канд. екон. наук : 08.00.04 / Нац. авіац. ун-т. Київ, 2015. 24 с.

138. Потенціал транспортних підприємств: сутність, чинники формування та перспективи розвитку : монографія / О.Є. Бабина, С.М. Боняр, А.В. Горбань, О.О. Карпенко, Т.Б. Семенчук. Київ : ДУІТ, 2019. 112 с.

139. Прейгер Д., Жаліло Д., Собкевич О., Ємельянова О. Реалізація транзитного потенціалу України як фактор зміцнення економічних зв'язків між Європою та Азією. *Економіка України.* 2012. № 4. С. 47-59.

140. Про залізничний транспорт : Закон України від 04.07.1996 р. № 273/96-ВР. [Електронний ресурс]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text>.

141. Про зовнішньоекономічну діяльність : Закон України від 16.04.1991 р. № 959-ХІІ. [Електронний ресурс]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959-12#Text>

142. Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках : Закон України від 7 лютого 2002 року № 3022-ІІІ. [Електронний ресурс]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3022-14#Text>.

143. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року [Електронний ресурс]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>

144. Про ратифікацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони : Закон України від 16.09.2014 р. № 1678-VII: [Електронний ресурс]. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1678-18>.

145. Про транзит вантажів : Закон України від 20 жовтня 1999 р. №1172-XIV. [Електронний ресурс]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172->

14#Text

146. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР. [Електронний ресурс]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>.

147. Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування : Закон України від 23.02.2012 р. № 4442-VI. [Електронний ресурс]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4442-17#Text>.

148. Рац О.М. Визначення сутності поняття «ефективність функціонування підприємства». *Економічний простір: зб. наук. праць*. Дніпропетровськ: ПДАБА. 2008. № 15. С. 275-285.

149. Резер А.В. Методология управления интегрированными транспортно-логистическими системами : дис. на соискание учен. степени док. экон. наук: 08.00.05; Московский государственный университет путей сообщения. Москва, 2014. 348 с.

150. Рєпіна І.М. Підприємницький потенціал: методологія оцінки та управління. *Вісник Укр. акад. держ. управ. при Президентові України*. 1998. № 2. С. 262-271.

151. Рикардо Д. Начала политической экономики и податного обложения. М. : Госиздат, 1929. 368 с.

152. Рябчун Т.С., Макаренко М.В., Богомолова Н.І. Сутність ефективності економічної діяльності підприємств залізничного транспорту. *Збірник наук. праць ДЕТУТ: Серія «Економіка і управління»*. Вип. 18. 2011. Част. 1. С. 27-32.

153. Савченко М.В. Управління економічним потенціалом промислових підприємств : дис. на здоб. наук. ступ. канд. экон. наук : 08.06.01. Харків, 2004. 220 с.

154. Садловська І.П. Стратегічне управління національною транспортною інфраструктурою України : монографія. К.: «Сердюк В.Л.», 2011. 356 с.

155. Самоукин А.И. Потенциал нематериального производства. М.:

Знание, 1991. 175 с.

156. Світлична Ю.О. Механізми забезпечення реалізації зовнішньоторговельної діяльності країни: транспортний і транзитний потенціали. Теорія та практика державного управління. 2010. № 4. С. 446-452.

157. Сердюк В.Л. Стратегічне управління національною транспортною інфраструктурою України : монографія. Київ, 2011. 355 с.

158. Сидоренко І.В. Формування інформаційного потенціалу олійно-жирових підприємств. *Економика Крима*. 2010. №. 2. С. 31 [Електронний ресурс]. URL: [http://www.nbu.gov.ua/old\\_jrn/soc\\_gum/Ekonk/2010\\_2/045\\_sidorenko.pdf](http://www.nbu.gov.ua/old_jrn/soc_gum/Ekonk/2010_2/045_sidorenko.pdf).

159. Сич Є.М., Ільчук В.П. Інноваційно-інвестиційні комплекси транспортної галузі: методологія формування та розвитку : монографія. Київ: Логос, 2006. 264 с.

160. Сич Є.М., Іванова Н.В. Організаційно-економічний розвиток виробничого потенціалу транспортного комплексу регіону. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: збірник наук. пр.* Одеса: ОНМУ. 2014. № 18. С. 104-122.

161. Словник української мови: в 11 тт. / АН УРСР. Інститут мовознавства; за ред. І. К. Білодіда. К.: Наукова думка. 1970-1980. т. 1. С. 412

162. Словник української мови: в 11 тт. АН УРСР. Інститут мовознавства; за ред. І. К. Білодіда. К.: Наукова думка, 1970-1980. т. 6. С. 178.

163. Собкевич О.В., Михайличенко К.М., Ємельянова О.Ю. Механізми ефективного використання та розвитку потенціалу транспортнодорожнього комплексу України. К.: НІСД, 2014. 60 с. [Електронний ресурс]. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/mekhanizmi-efektivnogo-vikoristannya-ta-rozvitku-potencialu-transportno>

164. Собкевич О.В., Михайличенко К.М., Ємельянова О.Ю. Модернізаційні пріоритети реформування транспортно-дорожнього комплексу в Україні. К.: НІСД, 2013. 32 с.

165. Соляник К.В. Механізми розвитку транзитного потенціалу

транспортної системи України. *Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки*. 2014. № 4(1). С. 232-236.

166. Стратегії економічного розвитку в умовах глобалізації : монографія; за ред. д.е.н. проф. Д.Г. Лук'яненка. К.:КНЕУ, 2001. 538 с.

167. Стратегія АТ «Укрзалізниця» на 2019-2023 роки: офіц. веб-сайт АТ «Укрзалізниця». [Електронний ресурс]. URL: <https://uz.gov.ua/files/file/Стратегія-4-Typography.pdf>

168. Стратегічний план розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року : Наказ Міністерства інфраструктури України від 21 грудня 2015 № 547. [Електронний ресурс]. URL: <https://mtu.gov.ua/files/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F%20%D0%9D%D0%B0%D0%BA%D0%B0%D0%B7%20547.pdf>

169. Статут акціонерного товариства «Українська залізниця» : Постанова Кабінету міністрів України від 02.09.2015 № 735. [Електронний ресурс]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/735-2015-%D0%BF#n21>

170. Тарифна політика залізниць держав-учасниць Співдружності Незалежних- Держав на перевезення вантажів у міжнародному сполученні на 2020 фрахтовий рік: Багатостороння угода від 25.10.2019 р. [Електронний ресурс]. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU19073>.

171. Терещенко С.С., Колейников, Ю.А., Платонов О.И., Чорный В.В. Международные перевозки грузов железнодорожным транспортом: теория и практики. Одесса: Пласке, 2012. 404 с.

172. Ткаченко Н.Ю. Развитие транзитного потенциала Украины : дис. на соиск. уч. ст. канд. экон. наук : 08.00.03; Донец. нац. ун-т экономики и торговли им. М. Туган-Барановского. Донецк, 2009. 208 с.

173. Ткаченко Н.Ю. Реалізація транзитного потенціалу України в контексті євроінтеграційних процесів. *Економічний і соціальний розвиток України в XXI столітті; національна ідентичність та тенденції глобалізації* : матеріали IV Міжнар. наук.-практ. конф. молодих вчених, 22-23 лют. 2007 р. Тернопіль: Економічна думка, 2007. ч. 1. 138-141.

174. Ткаченко Н.Ю. Концептуальные основы совершенствования стратегии развития транзитного потенциала Украины. *Культура народов Причерноморья: Науч. журнал. Симферополь: «Крым»*. 2008. №143. С. 59-64.

175. Ткаченко Н.Ю. Совершенствование системы управления развитием транзитного потенциала Украины. *Економіка: проблеми теорії та практики: зб. наук. пр. Дніпропетровськ: ДНУ*. 2008. Вип. 242, т. IV. С. 886-899.

176. Ткачук С.В. Транзитний потенціал України: чинники формування та проблеми розвитку. [Електронний ресурс]. URL: <http://dspace.nuft.edu.ua/jspui/bitstream/123456789/2831/1/151.pdf>.

177. Толстова А.В. Забезпечення конкурентоспроможності національної мережі МТК в умовах трансформації транспортної політики ЄС. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2008. №24. С.39-41

178. Толстова А.В. Інструменти забезпечення конкурентоспроможності національної мережі МТК. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2010. № 29. С.230-235.

179. Толстова А.В. Методичний підхід до розрахунку інтегрального показника транзитоспроможності країни. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2009. № 28. С. 96-100.

180. Толстова А.В. Модель конкурентоспроможності української мережі МТК. *Економіка: проблеми теорії та практики*. 2009. Вип. 254. т. 5. С.1129-1136.

181. Транспорт і зв'язок України – 2018: стат. зб. / за ред. І. Петренко. Київ: Держ. служба статистики України. Вид-во ТОВ «Бук-Друк», 2019. 149 с.

182. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони : Угода від 27.06.2014 № 984\_011. [Електронний ресурс]. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011#Text44](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text44).

183. Українська залізниця: офіційний сайт. [Електронний ресурс]. URL: <http://www.uz.gov.ua/>

184. Уліганинець Г.П. До питання про сутність ресурсного потенціалу

регіону. *Економіка та держава*. № 9. 2007. С.20-22.

185. Управління вантажними вагонами компаній-операторів в умовах реформування залізничного транспорту України : монографія / О. М. Пшінько, Ю. С. Бараш, Л. В. Марценюк; Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. Дніпропетровськ, 2015. 147 с.

186. Урсул А. Д. Методология науки: деятельностный подход и концепция эффективности. Проблема эффективности в современной науке (Методологические аспекты). Кишинев.: Изд-во Штиинца. 1985. 256 с.

187. Фірсова О.Д. Інформаційні технології як фактор соціальної трансформації суспільства. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2013. Вип. 9. [Електронний ресурс]. URL: <http://www.dy.nauka.com.ua/?op=1&z=629>.

188. Цветов Ю.М., Чеснакова Л.С. Методические подходы к оценке эффективности инвестиционных проектов создания и функционирования национальной сети МТК. *Труды ИКТП*. Центр. К., 1998. Вып. 6. С. 42-71.

189. Цветов Ю.М. Проблемы организации национальной сети МТК в Украине. *Транспортный комплекс Украины: экономика, организация, развитие: Сб. научн. Тр.ИКТП*. Центр. К., 1998. Вып. 6. С. 3-23.

190. Цветов Ю.М., Макаренко М.В. Роль транспортной системы Украины в евроазиатских интеграционных процессах. [Електронний ресурс]. URL: <http://www.eats.org>.

191. Череп А.В., Зубрицька Я.О. Дослідження сутності економічної категорії «трудовий потенціал» у менеджменті різних рівнів. *Вісник Запорізького національного університету*. 2010. №. 4. С. 8.

192. Чернега О.Б., Белозубенко В.С., Расторгуев А.С. Основные структурные особенности реализации транспортно-транзитного потенциала Украины. *Вісник Хмельницького національного ун-ту. Сер.: «Економічні науки»*. Хмельницький: ХНУ. 2008. №3. т. 3. С. 101-106.

193. Чорний В.В. Сучасна парадигма забезпечення конкурентоспроможності залізниць по вантажних перевезеннях: розвиток та ефективність : монографія. Київ: ДЕТУТ, 2013. 274 с.

194. Чорний В.В. Принципи ціноутворення на міжнародні вантажні залізничні перевезення. *Вісник Чернігівського державного технологічного університету: Серія «Економічні науки»*. 2009. № 38. С. 239-245.

195. Чорний В.В., Внукова С.М. Методичні підходи щодо розрахунку собівартості перевезень вантажів у міжнародному сполученні. *Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. Зб. наук. праць НАУ*. 2001. Вип. 7. С. 177-184.

196. Чорний В.В. Організаційно-економічні засади ефективної тарифної політики залізниць на ринку міжнародних вантажних перевезень : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : 08.00.04; Державний економіко-технологічний університет транспорту. Київ, 2010. 19 с.

197. Шинкаренко В.Г., Волинець Л. М. Підвищення привабливості України як транзитної держави в межах співробітництва ТРАСЕКА. *Економіка транспортного комплексу*. 2018. Вип. 31. С. 63-79.

198. Широкова О.М., Тимофєєва Т.О. Роль залізничного транспорту в забезпеченні економічної безпеки країни. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»: Серія «Проблеми економіки та управління»*. 2012. №725. С. 227-230.

199. Шпонтанк В.В. Формування інфраструктури МТК-стратегічне завдання України на початку ХХІ ст. *Держава та регіони. Серія «Державне управління»*, 2002. №1. С. 144-150.

200. Щипцов А.О. Підвищення ефективності роботи морських торговельних портів України в умовах інтеграційних процесів. *Всеукраїнське науково-інформаційне видання: «Морська освіта»*. 2006. Вип. 3-4. С.54-61.

201. Щипцов А.А. Стратегия развития торговых портов в системе интеграционных ограничений. *Вісник економіки транспорту і промисловості: Зб. наукових праць*. Харків: УДАЗТ. 2008. Вип. 21. С. 71-75.

202. Щипцов А.А. Развитие торговых портов по критериям логистических систем. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. Зб. наукових праць*. Одеса: ОНМУ. 2008. Вип. 28. С. 37-46.

203. Яновська В.П. (Гудкова В.П.), Хомич А. Перспективи інноваційного розвитку територіально-галузевих об'єднань підприємств залізничного транспорту. Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління», 2012. Вип. 21-22, Ч. 1. С. 80-83.

204. Якименко Н.В. Інноваційні технології реалізації транзитних можливостей транспортної системи України. *Вісник економіки транспорту і промисловості : Збірн. наук. праць*. Харків : УкрДАЗТ. 2011. № 36. С. 303-307.

205. Якименко Н.В. Пріоритетні напрямки розбудови міжнародних транспортних коридорів на території України (з точки зору Харківського регіону). *Науково-технічний збірник "Коммунальное хозяйство городов". Сер.: "Економічні науки"*. Київ: Техніка. 2007. № 78. С. 381-386.

206. Яценко А.В. Предпосылки создания новых транспортных коридоров. *Бизнес-информ*. 1998. № 23-24. С. 59-60.

207. Яценко А.В. Комплексная оценка приоритетности направлений перевозок. *Вестник Международного славянского университета. Сер. экон.* 1999. № 5. т.2. С. 9-10.

208. Яценко А.В. Экономико-математическая модель мультимодальной системы со встречными грузопотоками. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. Одеса: Одеський державний морський університет. 1999. №4. С. 204-209.

209. Andresen K. Design and Use Patterns of Adaptability in Enterprise Systems. Berlin: Gito, 2006.

210. Bay Area Rapid Transit. Official web-site. URL: <https://www.bart.gov>.

211. Bröcker J., Korzhenevych A. and Riekhof M. Predicting freight flows in a globalising world. *Research in Transportation Economics*. 2011. vol. 31, Issue 1. pp. 37-44.

212. Central Puget Sound Regional Transit Authority. Official web-site. URL: <http://www.soundtransit.org>.

213. Council Directive 92/106/EEC of 7 December 1992 on the establishment of common rules for certain types of combined transport of goods between Member

States. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:31992L0106>.

214. Council Directive 91/440/EEC of 29 July 1991 on the development of the Community's railways. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/ALL/?uri=CELEX%3A31991L0440>.

215. Council Directive 95/18/EC of 19 June 1995 on the licensing of railway undertakings. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32001L0013>.

216. Council Directive 96/48/EC of 23 July 1996 on the interoperability of the trans-European high-speed rail system. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex:31996L0048>.

217. Directive 2001/14/EC of the European Parliament and of the Council of 26 February 2001 on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure and safety. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:32001L0014>.

218. Directive 2001/16/EC of the European Parliament and of the Council of 19 March 2001 on the interoperability of the trans-European conventional rail system. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32001L0016>.

219. Directive 2004/49/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on safety on the Community's railways. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A32004L0049>.

220. Directive 2007/59/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on the certification of train drivers operating locomotives and trains on the railway system in the Community. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32007L0059>

221. Directive 2008/57/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 on the interoperability of the rail system within the Community. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/BG/ALL/?uri=CELEX%3A32008L0057>

222. Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council of

21 November 2012 establishing a single European railway area Text with EEA relevance. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32012L0034>.

223. Directive 2013/34/EU of the European Parliament and of the Council of 26 June 2013 on the annual financial statements, consolidated financial statements and related reports of certain types of undertakings. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32013L0034>.

224. Dvulit Z. and Levchenko O. Advanced vocational training of environmental professionals for providing sustainable development of railways of Ukraine on the way to European integration. *Baltic Journal of Economic Studies*, 3(5), pp. 125-134. URL: <http://dx.doi.org/10.30525/2256-0742/2017-3-5-125-134>.

225. Dixon J.R. Measuring Manufacturing Flexibility: An Empirical Investigation. *European Journal of Operational Research*. 1992. № 60. pp. 131-143.

226. Eurostat. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/home?>

227. International union of railways. Challenge 2050: The rail sector vision. URL: [https://uic.org/europe/IMG/pdf/europe\\_challenge2050.pdf](https://uic.org/europe/IMG/pdf/europe_challenge2050.pdf).

228. Islam D.M., Zunder T.H., Jackson R., Nesterova N.N. and Burgess A. The potential of alternative rail freight transport corridors between Central Europe and China. *Transport Problems*. 2013. № 8. URL: <https://yadda.icm.edu.pl/baztech/element/bwmeta1.element.baztech-6bcc1033-ba26-4056-8398-6ad0bb973f47>.

229. Meyer J., Merton J., Stenason J. and Zwick C. The Economics of Competition in the Transportation Industries. Cambridge, MA: Harvard University Press. 1959. 205 p.

230. Cowie J. The Economics of Transport: A Theoretical and Applied Perspective. Routledge; 1 edition November 11. 2009. 400 p.

231. Kravchenko O. Public-private partnership as a mechanism for financing infrastructure modernization. *Baltic Journal of Economic Studies*. 2019. vol. 5. no. 1, pp. 112-117. DOI: <https://doi.org/10.30525/2256-0742/2019-5-1-112-117>.

232. Litman T. Transportation cost and benefit analysis. *Techniques, Estimates and Implications*. 2011. URL: <https://www.vtpi.org/tca/tca00.pdf>.

233. Luchnikova T., Dvulit Z., Yarmolitska O. Transit freight transport by railways in the system of the European integration policy of Ukraine. Association agreement: driving integrational changes. Collective Monograph. Chicago, Illinois, USA, 2019. pp. 386-399.

234. Luchnikova T., Shpak N., Dvulit Z. and Sroka W. Strategic development of cargo transit services: a case study analysis. *Engineering Management in Production and Services*. Bialystok. Poland, 2018. №10(4), pp. 76-84. DOI: <https://doi.org/10.2478/emj-2018-0024>

235. Macheret D.A. Future of Railways – in Open Systems? *International Journal of Railway*. 2012. vol.5. №4. pp. 135-138.

236. Managing for development results: Rail infrastructure tariffs – Enabling private sector development in Mongolia's railway sector. Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank, 2014. 74 p.

237. Mishchenko M., Kopytko V., Dziuba S. and Shargun T. The Economic Guarantee of Logistic Connections Optimization at Railway Transport. *Energy-Optimal Technologies, Logistic and Safety on Transport: MATEC Web of Conferences 2nd International Scientific and Practical Conference. (EOT-2019)*. Published online: 16 October 2019. DOI: <https://doi.org/10.1051/matecconf/201929404016>.

238. Niasati M. and Gholami A. Evaluation of rail potential control devices performance for control of rail potential of DC electrified railway systems. *International Conference on Railway Engineering*. 2008. DOI: 10.1049/ic:20080027.

239. Official site Organisation for co-operation between railways. URL: <http://osjd.org>

240. Official site Intergovernmental Commission (IGC) TRACECA. URL: <http://www.traceca-org.org/ru/traseka/>

241. Pirozhnik, I. Transport-logistic system of Belarus and its transit potential.

*Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*. 2017. № 20(4). pp. 74-90.

242. Porter M. *Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance*. New York: The Free Press, 1998. 592 p.

243. Regulation (EU) No 913/2010 of the European Parliament and of the Council of 22 September 2010 concerning a European rail network for competitive freight Text with EEA relevance. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32010R0913>.

244. Regulation (EEC) No 1192/69 of the Council of 26 June 1969 on common rules for the normalisation of the accounts of railway undertakings. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A31969R1192>.

245. Sinkevičius G., Ginevicius R. and Jarašūnienė A. Analysis of clusterization and networking processes in developing intermodal transportation. *Engineering Management in Production and Services, Economics and Management*. 2016. vol. 8(2), pp. 63-71. DOI: <http://doi.org/10.1515/emj-2016-0018>.

246. Śładkowski A. and Cieśla M. Influence of a potential railway line connecting the Caspian Sea with the Black Sea on the development of Eurasian trade. *NAŠE MORE: znanstveno-stručni časopis za more i pomorstvo* 62.4. 2015. pp. 264-271.

247. Sobczak P., Stawiarska E., Oláh J., Popp J. and Kliestik T. Logistics management of the rail connections using graph theory: the case of a public transportation company on the example of Koleje Dolnośląskie S.A. *Engineering Management in Production and Services*. 2018. vol. 10(3), pp. 7-22. DOI: <http://doi.org/10.2478/emj-2018-0013>

248. State Administration of Railway Transport of Ukraine «Ukrayins'ka zaliznytsya». URL: [https://www.uz.gov.ua/about/investors/financial\\_statements/](https://www.uz.gov.ua/about/investors/financial_statements/)

249. Stroiko T. and Bondar V. Transport infrastructure of Ukraine: The modern realities and development prospects. Retrived. *Baltic Journal of Economic Studies*. 2017. vol. 3(2), pp. 141-146. DOI: <http://dx.doi.org/10.30525/2256-0742/2017-3-2-141-146>.

250. The Global Competitiveness Index. *World Economic Forum*. [Электронный ресурс]. URL: <http://reports.weforum.org/global-competitiveness-report-2015-2016/>.

251. The logistics performance (LPI). URL: <http://lpi.worldbank.org/report>

252. The World Bank Group. URL: <https://www.worldbank.org/>

253. The global competitiveness report. URL: [http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_TheGlobalCompetitivenessReport](http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport)

254. Tokmakova I., Panchenko N., Obruch H., Kozlova A. and Zaiets H. Assessment of strategic development potential of the production units of enterprises of railway transport. In *SHS Web of Conferences*. 2019. vol. 67. DOI: <https://doi.org/10.1051/shsconf/20196702009>.

255. Vinokurov E. and Tsukarev T. The Belt and Road Initiative and the transit countries: an economic assessment of land transport corridors. *Area Development and Policy*. 2018. vol. 3, pp. 93-113, DOI: 10.1080/23792949.2017.1385406.

256. Willig R.D. and Baumol W.J. Using Competition as a Guide. *Regulation* 1. 1987. pp. 28-35.

257. Wright R. Transport choices: New trains of thoughts on freight modes. *Risk Management. Supply Chain in Financial Time*. 2012. URL: <https://www.ft.com/content/03a37340-6bde-11e1-ac25-00144feab49a>.

**ДОДАТКИ**

Результати наукових досліджень з питань формування та використання  
транзитного потенціалу транспортними підприємствами України

Запропоновані заходи та інструменти у вирішенні проблеми використання транзитного потенціалу	Автор
1	2
Запропоновано окремі науково-методичні підходи до оцінки ефективності інвестиційних проектів щодо створення і функціонування міжнародного транспортного коридору (далі – МТК).	Цвєтов Ю.М [188-190]
Доведена необхідність вирішення питань функціонування українських транспортних коридорів на рівні Європейського Союзу.	Бакаєв О.О., Пирожков С.І., Ревенко В.Л. [6]
Обґрунтовано новий транспортний коридор «Порти Криму – Харків – Москва – Архангельськ» з виходом на Північний Схід європейської частини Росії.	Яценко О.В. [206-208]
Запропоновано методику визначення економічної ефективності функціонування різних транспортних систем. Удосконалено методику побудови тарифів на перевезення вантажів різними транспортними системами.	Креймер В.Ю. [68]
Запропоновано три групи рішень: політичні, технічні, організаційно-технологічні для вдосконалення технології перетину кордону в зоні МТК.	Позднякова Л.А. [136]
Запропоновано стратегію розвитку МТК в Україні. Розроблено організаційно-економічну структуру концерну на базі шести залізниць, яка дозволила б перейти на самофінансування стратегічних проектів, зокрема розвитку МТК.	Бойко Д.І., Дикань В.Л. [28, 29]
Запропоновано нові напрямки для включення в МТК, які можуть забезпечувати значну частину вантажообігу як у міжнародних перевезеннях, так і в межах України	Кушнір І.Ю. [72, 73]
Запропоновано створення «інтермодальної вантажної транспортної системи держави»	Полякова О.М. [39]
Доведено необхідність розбудови української частини МТК. Для цього запропоновано залучення недержавних інвестицій.	Дикань В.В. [65, 66, 67]
Розроблено рекомендації щодо обґрунтування пріоритетних напрямів функціонування та розвитку мережі МТК.	Якименко Н.В. [205]
Обґрунтовано використання інноваційних технологій реалізації транзитних можливостей транспортної системи України, зокрема комбінованих перевезень, обслуговуванням яких займаються логістичні центри.	Якименко Н.В. [204]

Продовження табл. А.1

1	2
Запропоновано поєднати вільні економічні зони та міжнародні транспортні коридори, що дозволило б використати переваги тих і інших.	Єсаян Е.М. [42]
Удосконалено підхід до визначення конкурентоспроможності національної мережі міжнародних транспортних коридорів з метою залучення зовнішніх вантажопотоків на територію України.	Толстова А.В. [177-180]
Розроблено імітаційну модель управління пропускнуою спроможністю транспортних коридорів	Козак В.В. [59, 60]
Розроблено методичний підхід до визначення потенційно можливих обсягів залучення транзитних вантажів через територію України на перспективу.	Пащенко Ю.Є. [127-129].
Запропоновано концептуальні підходи до формування та використання транзитного потенціалу регіону як сукупності можливостей регіонального економічного простору щодо активізації транзитних потоків.	Мініна О.В. [114-116]
Розроблено методику оцінки транзитного потенціалу регіону.	Ковальська Л.Л., Савош Л.В., Павлюк Л. [56-58]
Розроблено стратегію розвитку транзитного потенціалу України на основі концепції «П'яти модернізацій транзитного потенціалу».	Ткаченко Н.Ю. [172-175]
Запропоновано структурну схему концепцій розвитку комерційної діяльності транспортно-експедиторських підприємств.	Блудова Т.В. [9-11]
Обґрунтовано механізм інтеграції морських торговельних портів у міжнародні системи обслуговування вантажопотоків.	Щипцов А.О. [87, 88, 89].
Розроблено організаційно-економічний механізм реалізації електронної торгівлі транспортними послугами. Запропоновано методичні підходи до визначення собівартості транзитних вантажних перевезень.	Липинська О.А. [90]
Запропоновано методичні підходи до визначення собівартості транзитних вантажних перевезень. Розроблено методичні основи визначення цінових ставок за перевезення вантажів залізничним транспортом у міжнародному сполученні.	Чорний В.В. [91, 92, 93]
Розроблено стратегію оптимізації тарифної політики щодо мультимодальних транспортних перевезень.	Блудова Т.В. [9-11]
Обґрунтовано теоретичні положення та методичні підходи щодо організаційно-економічного забезпечення конкурентоспроможності операторських компаній на міжнародному ринку транспортних послуг.	Брайковська А.М. [15]
Розроблено науково-методичний підхід щодо більш повного використання транзитного потенціалу в системі стратегічного розвитку України на основі розвитку контрейлерних перевезень.	Маров І.В. [109-110].

Закінчення табл. А.1

1	2
Розроблено методичний підхід до удосконалення ціноутворення у мультимодальних перевезеннях вантажів, зокрема в частині визначення наскрізної тарифної ставки.	Платонов О.І. [132]
Доведено, що для України одним із особливих механізмів щодо забезпечення здійснення зовнішньої торгівлі послугами є розвиток транспортного комплексу та підвищення транзитного потенціалу країни.	Світлична Ю.О. [156]
Розроблено пропозиції щодо реалізації та використання транзитного потенціалу залізничним транспортом шляхом необхідної модернізації та впровадження нових сучасних технологій перевезення вантажів.	Кузьмін П.В. [69]
Запропоновано та обгрунтовано стратегію використання транзитного потенціалу регіону.	Лифар В.В. [83-86]
Надані пропозиції щодо інструментів реалізації механізмів ефективного використання та розвитку потенціалу транспортнодорожнього комплексу України, зокрема як засобу реалізації транзитного потенціалу.	Собкевич О.В., Михайличенко К.М., Ємельянов О.Ю. [163, 164]
Визначені основні напрямки покращення перевезення транзиту підприємствами залізничного транспорту.	Веприцький Р.С., Ейтутіс Г. Д., Артем'єва С.В. в [17]
Обгрунтовано можливі шляхи привабливості України як транзитної держави в межах співробітництва ТРАСЕКА.	Шинкаренко В.Г. [197]
Обгрунтована необхідність та важливість формування сучасної транзитної системи в Україні.	Комчатних О.В., Редько Н.О. [63]
Визначені позитивні наслідки від використання транзитного для економіки України.	Бабич М.С. Коваленко І.Ф. [5]
Надано оцінку транзитних можливостей України в світовому економічному просторі.	К.В. Петренко, К.С. Мініч [131]
Розроблено та обгрунтовано шляхи розвитку транспортного потенціалу залізничного транспорту України задля покращення функціонування міжнародних транспортних коридорів.	Калініченко О.І. [54, 55]
Вказано на необхідність розробки організаційно-економічного механізму, який забезпечить ефективність використання транзитного потенціалу вітчизняними підприємствами залізничного транспорту, проте самого механізму не надано.	Панченко О., Журман С. [125]

*Джерело: сформовано автором на основі опрацювання літератури*

Додаток Б

Таблиця Б.1

АВС-аналіз за показниками «Обсяги перевезень транзитних вантажів» та «Доходи від транзитних перевезень», 2005 р.

А		Кумулятивна частка 0-80 %					
В		Кумулятивна частка 80-95 %					
С		Кумулятивна частка 95-100 %					
Обсяги перевезень транзитних вантажів, 2005 р.				Доходи від транзитних перевезень, 2005 р.			
Найменування вантажу	Питома вага, %	Кумулятивна частка, %	Група	Найменування вантажу	Питома вага, %	Кумулятивна частка, %	Група
Кам'яне вугілля	31,83	31,83	А	Кам'яне вугілля	21,63	21,63	А
Руда залізна і марганцева	22,14	53,97	А	Інші вантажі	15,67	37,30	А
Хімічні і мінеральні добрива	9,22	63,19	А	Нафта і нафтопродукти	15,41	52,71	А
Нафта і нафтопродукти	9,21	72,40	А	Руда залізна і марганцева	14,85	67,56	А
Чорні метали	8,56	80,96	В	Чорні метали	8,73	76,29	А
Інші вантажі	6,13	87,10	В	Хімічні і мінеральні добрива	8,44	84,73	В
Хімікати	5,51	92,61	В	Хімікати	6,23	90,96	В
Зерно та продукти помелу	2,30	94,91	В	Зерно та продукти помелу	2,23	93,19	В
Мінбудматеріали	1,42	96,32	С	Мінбудматеріали	2,00	95,19	С
Кокс	1,17	97,50	С	Кокс	1,30	96,49	С
Брухт чорних металів	1,11	98,61	С	Брухт чорних металів	1,11	97,60	С
Лісні вантажі	0,72	99,33	С	Лісні вантажі	0,88	98,48	С
Сіль	0,23	99,56	С	Машини і устаткування	0,60	99,08	С
Руда кольорова, сірчана сировина	0,19	99,75	С	Автомобілі	0,39	99,47	С
Машини і устаткування	0,13	99,88	С	Кольорові метали і вироби з них	0,20	99,67	С
Кольорові метали і вироби з них	0,06	99,94	С	Руда кольорова, сірчана сировина	0,18	99,85	С
Автомобілі	0,05	99,99	С	Сіль	0,14	99,99	С
Цемент	0,01	100,00	С	Цемент	0,01	100,00	С
<b>Всього, %</b>	<b>100,00</b>			<b>Всього, %</b>	<b>100,00</b>		

Джерело: розраховано автором на основі даних [45, 46, 117]

Таблиця Б.2

АВС-аналіз за показниками «Обсяги перевезень транзитних вантажів» та «Доходи від транзитних перевезень», 2018 р.

А		Кумулятивна частка 0-80 %					
В		Кумулятивна частка 80-95 %					
С		Кумулятивна частка 95-100 %					
Обсяги перевезень транзитних вантажів 2018 р.				Доходи від транзитних перевезень 2018 р.			
Найменування вантажу	Питома вага, %	Кумулятивна частка, %	Група	Найменування вантажу	Питома вага, %	Кумулятивна частка, %	Група
Кам'яне вугілля	39,72	39,72	А	Інші вантажі	24,00	24,00	А
Руда залізна і марганцева	26,07	65,79	А	Кам'яне вугілля	22,80	46,80	А
Нафта і нафтопродукти	7,58	73,37	А	Нафта і нафтопродукти	19,80	66,60	А
Чорні метали	7,22	80,59	В	Руда залізна і марганцева	13,20	79,80	А
Хімічні і мінеральні добрива	5,01	85,6	В	Хімікати	6,50	86,30	В
Хімікати	4,95	90,55	В	Чорні метали	4,09	90,39	В
Інші вантажі	3,55	94,1	В	Лісні вантажі	3,29	93,68	В
Зерно та продукти помелу	2,9	97	С	Хімічні і мінеральні добрива	2,79	96,47	С
Мінбудматеріали	1,29	98,29	С	Мінбудматеріали	1,20	97,67	С
Лісні вантажі	1,05	99,34	С	Брухт чорних металів	0,70	98,37	С
Автомобілі	0,29	99,63	С	Зерно та продукти помелу	0,48	98,85	С
Брухт чорних металів	0,17	99,8	С	Кокс	0,46	99,31	С
Цемент	0,08	99,88	С	Автомобілі	0,31	99,62	С
Машини і устаткування	0,04	99,92	С	Сіль	0,30	99,92	С
Кокс	0,04	99,96	С	Машини і устаткування	0,07	99,99	С
Сіль	0,04	100	С	Цемент	0,02	100,00	С
<b>Всього, %</b>	<b>100,00</b>			<b>Всього, %</b>	<b>100,00</b>		

Джерело: розраховано автором на основі даних [45, 46, 117]





Програма адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу у Сфері залізничних вантажних перевезень

Назва нормативно-законодавчого акту (директиви, регламенту)	Основна мета документу
1	2
Директива Ради 2012/34/ЄС Європейського Парламенту і ради від 21 листопада 2012 року про створення Єдиного європейського залізничного простору	Сприяння розвитку залізниць Європейського Союзу, визначення загальних принципів надання ліцензій підприємствам залізничного транспорту та узгодження механізмів державах-членах ЄС, які регулюють розподіл пропускної здатності залізничної інфраструктури та стягнення зборів за використання залізничної інфраструктури.
Директива Ради 96/48/ЄС про експлуатаційну сумісність транс'європейських високошвидкісних систем; Директива Ради 2001/16/ЄС про експлуатаційну сумісність звичайних залізничних ліній; Директива Ради 2004/50/ЄС, що вносить зміни у дві попередні директиви.	Зменшення розбіжностей у транспортних системах країн з метою покращення безпеки руху поїздів при входженні з національної мережі до міжнародної і навпаки.
Директива Ради 91/440/ЄС від 29 липня 1991 року про розвиток залізниць Співтовариства	Полегшення адаптації залізничних доріг Співтовариств до вимог Єдиного ринку і підвищення його ефективності Полегшення адаптації залізничних доріг Співтовариств до вимог Єдиного ринку і підвищення його ефективності
Директива Ради № 95/18/ЄС від 19 червня 1995 року про ліцензування залізничних підприємств	запровадження ліцензій згідно з умовами, переліченими в статтях 1, 2, 3, 4 (за винятком статті 4, 5 ), 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 та 15;
Директива 2001/14/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 26 лютого 2001 року про розділення пропускної здатності залізничної інфраструктури і стягнення зборів за користування залізничною інфраструктурою	Регулює принципи і процедури, які застосовуються до встановлення і стягнення тарифів за користування залізничною інфраструктурою та розподілення пропускної здатності інфраструктури.
Регламент (ЄС) № 913/2010 Європейського Парламенту та Ради від 22 вересня 2010 року, стосовно Європейської залізничної мережі для конкурентоздатності вантажних перевезень	Метою є поліпшення ефективності залізничного вантажного транспорту порівняно з іншими видами транспорту. Встановлює правила створення та організації міжнародних залізничних коридорів конкурентоспроможних залізничних вантажних перевезень для розвитку європейської залізничної мережі конкурентоспроможних вантажних перевезень. Він встановлює правила вибору, організації, керування та індикативного інвестиційного планування вантажних коридорів.

## Продовження табл. Г.1

1	2
Директива 2004/49/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 29 квітня 2004 року про безпеку залізниць у Співтоваристві	Забезпечення розвитку та підвищення безпеки на залізницях Співтовариства та кращого доступу до ринків залізничних перевезень шляхом гармонізації нормативної бази в державах-членах; визначення обов'язків учасників; розробки загальних критеріїв безпеки та загальних методів забезпечення безпеки з метою подальшої гармонізації національних правил; вимоги створення у кожній державі-члені органу з питань безпеки (залізничного транспорту) та органу з розслідування аварій та інцидентів; визначення загальних принципів управління, регулювання та контролю за безпекою на залізниці.
Директива № 2007/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року про сертифікацію машиністів локомотивів та поїздів в залізничній системі Співтовариства.	Встановлює умови та процедури сертифікації машиністів поїздів, які працюють на локомотивах або поїздах у системі залізничного сполучення Співтовариства.
Директива № 2008/68/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 24 вересня 2008 року про перевезення небезпечних вантажів наземним транспортом.	Поширюється на перевезення небезпечних вантажів дорогою, залізницею чи/або внутрішніми водними шляхами в межах або між державами-членами, в тому числі діяльність із завантаження та розвантаження, перевантаження на чи/або з іншого виду транспорту та зупинки, що є необхідними за умов перевезення
Регламент Ради (ЄЕС) № 1192/69 від 26 червня 1969 року про спільні правила стандартизації звітності підприємств залізничного транспорту.	Ліквідація нерівностей, що є наслідком накладення фінансового тягаря або надання допомоги залізничним підприємствам з боку органів влади, що, як наслідок, може призвести до значних викривлень умов конкуренції.
Директива № 2008/57/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 17 червня 2008 року про інтероперабельність залізничної системи в межах Співтовариства	Приведення національних стандартів у відповідність до Технічних Стандартів Інтероперабельності
Директива Ради 92/106/ЄЕС від 7 грудня 1992 року про встановлення спільних правил для окремих видів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами.	Розвиток комбінованих перевезень
Директива Ради 2013/34/ЄЕС від 26 червня 2013 року щодо річної фінансової звітності, консолідованої фінансової звітності та відповідних звітів певних видів підприємств.	Приведення національної фінансової звітності певних видів підприємств у відповідність до стандартів Європейського Союзу.

Джерело: систематизовано та складено авторами згідно даних [213-223, 243, 244]

Таблиця Г.2

Міжнародні угоди ,які регламентують діяльність підприємств  
залізничного транспорту України по транзитним вантажним перевезенням

№	Назва міжнародного договору	Міжнародна організація	Дата підписання Україною	Набрання чинності в Україні (Закон України, Указ, постанова або іншим шляхом)
1	2	3	4	5
1	Європейська угода про міжнародні магістральні залізничні лінії від 31 травня 1985 року.	Організація об'єднаних націй (ООН)	27.08.1986	Постанова Ради Міністрів Української РСР «Про підписання Українською РСР Європейської угоди про міжнародні магістральні залізничні лінії» № 211 від 10 червня 1986 року. Набрання чинності
2	Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС) від 01.11.1951 року.	Організація співдружності залізниць (ОСЗ)	05.06.1992	Постанова Кабінету Міністрів України «Про угоди щодо міжнародного залізничного вантажного та пасажирського сполучення» № 246 від 3 квітня 1993 року. Набрання чинності
3	Договір про Міжнародний транзитний тариф	Організація співдружності залізниць	01.01.1997	Міжнародний документ від 01.01.1997
4	Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) від 9 травня 1980 року.	Міжурядова організація міжнародних залізничних перевезень (ОТІФ)	09.05.1980	Закон України «Про приєднання України до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ)» № 943-IV від 05 червня 2003 року. Набрання чинності 18.07.03.
5	Міжнародний комітет залізничного транспорту	ЦІТ	1998	Україна стала членом організації з 1998 р.
6	Міжнародна конвенція про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордонах Додаток 9 Спрощення процедур перетину кордонів у ході міжнародних залізничних вантажних перевезень	ООН	27.05.2010	Набрання чинності 30.11.2011

## Продовження табл. Г.2

1	2	3	4	5
7	Протокол від 3 червня 1999 року, що стосується змін Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) від 9 травня 1980 року.	Міжурядова організація міжнародних залізничних перевезень	2005	Закон України «Про приєднання України до Протоколу від 3 червня 1999 року, що стосується Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ)» № 3091-IV від 11 листопада 2005 року. Набрання чинності 11.11.05.
8	Міжнародна конвенція про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордонах 1982 року	ООН	21.10.1982	Наказ Президента України «Про приєднання до конвенції про узгодження умов проведення контролю вантажів на кордонах» № 616/2002 (616/2002 ) от 04.07.2002. Набрання чинності
9	Договір про Єдиний транзитний тариф	Організація співдружності залізниць (ОСЗ)	01.01.2011	Міжнародний документ від 01.07.2011 № 26
10	Спільна декларація про розвиток євразійських залізничних перевезень і діяльності по створенню єдиного залізничного права	ООН за активної участі ОТІФ, ОСЗ та ЦІТ	28.02.2013	З дати підписання.
11	Договір про Правила про розрахунки в міжнародному пасажирському та вантажному сполученні від 01.07.1991 г.	Організація співдружності залізниць (ОСЗ)	01.12.2015	З дати підписання.

*Джерело: систематизовано автором згідно [117, 239, 240]*

Додаток Д

## Оцінка рівня достовірності виробничої функції

Таблиця Д.1

Проміжні розрахунки для визначення дисперсій  $\sigma_{Y_t}^2$  та  $\sigma_\varepsilon^2$ 

Рік	Доход від транзитних перевезень, млрд. доларів		$(Y_t - \bar{Y})$	$(Y_t - \bar{Y})^2$	$(Y_t - \hat{Y}_t)$	$(Y_t - \hat{Y}_t)^2$
	$Y_t$	$\hat{Y}_t$				
2011	1,190	1,093	0,521	0,271	0,097	0,009
2012	0,980	0,945	0,311	0,097	0,035	0,001
2013	0,820	0,830	0,151	0,023	-0,010	0,000
2014	0,710	0,630	0,041	0,002	0,080	0,006
2015	0,550	0,630	-0,119	0,014	-0,080	0,006
2016	0,390	0,568	-0,279	0,078	-0,178	0,032
2017	0,380	0,418	-0,289	0,084	-0,038	0,001
2018	0,330	0,308	-0,339	0,115	0,022	0,001
$\Sigma$	5,350	5,422	-0,002	0,683	-0,072	0,057

Джерело: розраховано та побудовано автором самостійно

Середнє значення доходу від транзитних перевезень:

$$\bar{Y} = 5,350/8 = 0,669.$$

Дисперсія фактичних значень ряду динаміки:

$$\sigma_{Y_t}^2 = 0,683/8 = 0,085.$$

Дисперсія залишків:

$$\sigma_\varepsilon^2 = 0,057/6 = 0,010.$$

Коефіцієнт детермінації:

$$R^2 = (0,085 - 0,010)/0,085 = 0,889.$$

Значення коефіцієнта детермінації склало 0,889, що підтверджує значимість визначеного впливу основних факторів виробництва на доходи от транзитних перевезень.

**СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ**

*Лучникової Тетяни Петрівни*

*На тему: «Механізм використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень» представлена на здобуття наукового ступеню кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.04 – Економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності).*

*Монографії:*

1. Luchnikova T., Dvulit Z., Yarmolitska O. Transit freight transport by railways in the system of the european integration policy of Ukraine. *Association agreement: driving integrational changes. Collective Monograph*. Chicago, Illinois, USA, 2019. P. 386-399 (0,8 друк.арк.). *Особистий внесок: надано оцінку системи транзитних вантажних перевезень підприємствами залізничного транспорту (0,4 друк.арк.).*

2. Лучникова Т.П. Особливості функціонування залізничних підприємств на ринку транзитних вантажних перевезень. *Стійкий розвиток підприємств у міжнародному економічному просторі: монографія*. За ред. О.В. Ареф'євої. Київ: ФОП Маслаков, 2018. С. 331-347 (0,91 друк.арк.).

*Статті у наукових періодичних виданнях інших держав:*

3. Лучникова Т.П. Фактори формування транзитного потенціалу транспортної інфраструктури. *Scientific Journal Natural Science Readings*, Bratislava, Slovakia, 2019. №1. P. 39-45. [Фахове видання Словаччини]. (0,53 друк.арк.).

4. Luchnikova T., Shpak N., Dvulit Z., Sroka W. Strategic developmen of cargo transit services: a case study analysis. *Engineering Management in Production and Services*. Bialystok, Poland, 2018. №10(4), P. 76-84. <https://doi.org/10.2478/emj-2018-0024> [Фахове видання Польщі, Scopus]. (0,83 друк.арк.). *Особистий внесок: структурно-динамічний аналіз обсягів транзитних перевезень*

вантажів підприємствами залізничного транспорту та доходів від них методами ABC-аналізу і таксономічних показників. (0,4 друк. арк.).

5. Лучникова Т.П. Систематизация факторов влияния на использование предприятиями железнодорожного транспорта транзитного потенциала Украины. *Вестник Белорусского государственного университета транспорта. Наука и транспорт: наук.-практ. журнал.* Гомель, 2016. №. 1. С. 277-281. [Фахове видання Білорусі]. (0,44 друк.арк.).

6. Лучникова Т. П. Значение предприятий железнодорожного транспорта в использовании транзитного потенциала Украины. *Вестник Белорусского государственного университета транспорта. Наука и транспорт: наук.-практ. журнал.* Гомель, 2016. №. 2 (33). С. 93-95. [Фахове видання Білорусі]. (0,35 друк.арк.).

*Статті у наукових фахових виданнях України та виданнях, внесених до міжнародних наукометричних баз даних:*

7. Лучникова Т.П. Удосконалення механізму використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень. *Менеджер. Вісник Донецького державного університету управління. Серія: «Економіка»,* 2020. № 2(87). С. 96-111. [Фахове видання України, НМБД *Index Copernicus, ResearchBib*]. (0,81 друк.арк.).

8. Лучникова Т. П. Управління інвестиціями АТ «Українська залізниця» з метою нарощення транзитного потенціалу України. *Причорноморські економічні студії: наук. журн.; Причорномор. н.-д. ін-т екон. та інновацій.* Одеса, 2019. №48(2). С. 72-76. [Фахове видання України, НМБД *Index Copernicus*]. (0,63 друк.арк.).

9. Лучникова Т.П., Карпенко О.О. Інтеграція підприємств залізничного транспорту в європейську транспортну систему як напрям ефективного використання транзитного потенціалу України. *Modern Economics: електрон. наук. фахове вид.;* Миколаїв. нац. аграр. ун-т. Миколаїв, 2019. № 16 (2019). С. 21-26. [Електронний ресурс]. URL: [https://doi.org/10.31521/modecon.V16\(2019\)-03](https://doi.org/10.31521/modecon.V16(2019)-03) [Фахове видання України, НМБД *DOAJ, CrossRef, CiteFactor*].

(0,62 друк.арк.). *Особистий внесок: обґрунтовано напрями інтеграції підприємств залізничного транспорту України в європейську транспортну систему.* (0,31 друк.арк.).

10. Лучникова Т.П. Сутність використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту. *Економічний форум: наук. журн.; Луцький нац. техніч. ун-т. Луцьк, 2016. № 3. С. 206-210. [Фахове видання України, НМБД Ulrich's Periodicals Directory (США), Google Scholar, Index Copernicus].* (0,41 друк.арк.).

11. Лучникова Т.П., Марченко О.П. Сучасний стан локомотивного господарства залізниць України. *Економіка та управління: Зб. наук. праць Держ. економ.-технол. ун-ту транспорту. Київ, 2016. № 36. С. 122-128. [Фахове видання України].* (0,48 друк.арк.). *Особистий внесок: обґрунтована необхідність капітальних інвестицій для оновлення локомотивного парку АТ «Укрзалізниця».* (0,24 друк.арк.).

12. Лучникова Т.П. Дослідження сутності, специфіки та складових транзитного потенціалу України. *Економіка та управління: Зб. наук. праць Держ. економ.-технол. ун-ту транспорту. Київ, 2015. № 32. С. 20-30. [Фахове видання України].* (0,77 друк.арк.).

13. Лучникова Т.П. Передумови підвищення функціонування міжнародних транспортних коридорів. *Економіка та управління: Зб. наук. праць Держ. економ.-технол. ун-ту транспорту. Київ, 2012. № 20. С. 15-19. [Фахове видання України].* (0,35 друк.арк.).

14. Лучникова Т.П. Ефективність функціонування міжнародних транспортних коридорів як умова реалізації транзитного потенціалу. *Економіка та управління: Зб. наук. праць Держ. економ.-технол. ун-ту транспорту. Київ, 2009. №13. С. 26-31. [Фахове видання України].* (0,61 друк.арк.).

*Опубліковані праці апробаційного характеру:*

15. Лучникова Т.П. Оценка влияния внешних факторов на использование транзитного потенциала Украины предприятиями железнодорожного транспорта. *Актуальные вопросы и перспективы развития транспортного и*

*стороительного комплексов*: материалы IV междунар. научно-практ. конф. посвящ. 65-летию БИИЖТа-БелГУТа (Гомель, Белорусь, 11–12 октября 2018г.). Гомель, 2018. С. 288-290. (0,19 друк.арк.).

16. Лучникова Т.П. Фактори впливу на використання залізничними підприємствами транзитного потенціалу країни по вантажним перевезенням. *Moderní vymožen ostivědy: Materiály XII mezinárodní vědecko - praktická konference* (Praha, Česká republika, 22 – 30 ledna 2016). Praha, 2016. Díl 2. *Ekonomickévědy*. С. 55-56. (0,11 друк.арк.).

17. Лучникова Т.П. Науково-практичні здобутки у використанні транзитного потенціалу України по вантажних перевезеннях. *Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте*: материалы XI междунар. научно-практ. интернет-конф. (Киев, 9-15 сентября 2016 г.). Киев, 2016. С. 34-35. (0,06 друк.арк.).

18. Лучникова Т.П. Передумови удосконалення організаційно-економічних основ використання залізничними підприємствами транзитного потенціалу країни по вантажних перевезеннях. *Міжнародні транспортні коридори та корпоративна логістика*: тези доп. за матеріалами XII науково-практ. міжнар. конф. (Харків, 2-4 червня 2016 р.). Харків, 2016. С. 117-118. (0,11 друк.арк.).

19. Лучникова Т.П. Роль залізничного транспорту в реалізації транзитного потенціалу. *Маркетинг і логістика в системі менеджменту на залізничному транспорті*: матеріали V міжнар. наук.-практ. конф. (Кам'янець-Подільський, 29 вересня – 2 жовтня 2015 р.). Кам'янець-Подільський, 2015. С. 77-78. (0,12 друк.арк.).

20. Лучникова Т.П. Оцінка розвитку транзитних вантажних перевезень України в умовах економічної кризи. *Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте*: материалы IX междунар. научно-практ. интернет-конф. (Киев, 17 ноября – 14 декабря 2014 г.). Киев, 2014. С. 252-253. (0,08 друк.арк.).

21. Лучникова Т.П. Реалізація та розвиток транзитного потенціалу України. *Залізничний транспорт: сучасні проблеми науки*: матеріали XLIII

наук.-практ. конф. молодих учених, аспірантів і студентів (Київ, 12 грудня 2013 р.). Київ, 2013. С. 245-245. (0,1 друк.арк.).

22. Лучникова Т.П. Передумови підвищення функціонування міжнародних транспортних коридорів. *Інтеграція України в міжнародну транспортну систему*: тези I міжнар. наук.-практ. конф. (Дніпропетровськ, 21-22 травня 2009 р.). Дніпропетровськ, 2009. С. 34-35. (0,1 друк.арк.).

23. Лучникова Т.П. (Сопова Т.П.) Інтеграція залізниць України у міжнародну транспортну систему. *Проблеми та перспективи розвитку транспортних систем в умовах реформування залізничного транспорту: техніка, технологія, економіка і управління*: матеріали IV міжнар. наук.-практ. конфі. Серія «Економіка і управління». (Київ, 2008 р.) Київ, 2008. С. 134. (0,08 друк.арк.).

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
 ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
 ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ТЕХНОЛОГІЙ  
 вул. Кирілівська, 9, м. Київ, 04071, Україна  
 тел./факс: (044) 463-74-70, 482-51-26  
 E-mail: duit@duit.edu.ua  
 Код ЄДРПОУ 41330257



MINISTRY OF EDUCATION AND SCIENCE  
 OF UKRAINE  
 STATE UNIVERSITY OF INFRASTRUCTURE  
 AND TECHNOLOGIES  
 9, Kyrylivska St., Kyiv, Ukraine, 04071  
 tel./fax: (+38044) 463-7470, 482-51-26  
 E-mail: duit@duit.edu.ua

19.12.19 № 01/11-11450

“УЗГОДЖЕНО”  
 Проректор з науково-педагогічної роботи

Ю.П. Дудник



“ЗАТВЕРДЖУЮ”  
 Ректор ДУІТ

В.В. Панін

#### АКТ

впровадження результатів наукових досліджень за темою дисертаційної роботи в навчальному процесі Державного університету інфраструктури та технологій

Цей акт складено про те, що наукові дослідження за темою дисертаційної роботи Лучинкової Тетяни Петрівни «Механізм використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень» використовуються в навчальному процесі факультету управління і технологій на кафедрах менеджменту, публічного управління та адміністрування; економіки, маркетингу та бізнес-адміністрування; теоретичної та прикладної економіки; фінансів і кредиту:

Найменування впровадженого результату	Форма впровадження і досягнутий практичний ефект
Навчальні програми з дисциплін: - Менеджмент підприємств транспорту; - Потенціал і розвиток підприємства; - Основи управління фінансами залізничного транспорту; - Аналіз господарсько-фінансової діяльності підприємств транспорту.	Матеріали наукових досліджень за темою дисертаційної роботи Лучинкової Тетяни Петрівни «Механізм використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень» впроваджені у вигляді конспектів лекцій і навчальних програм.

Декан факультету управління і технологій,  
 д.е.н., професор

С.М. Боняр

**ТОВАРИСТВО З ОБМЕЖЕНОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ  
«ВВМ ТРАНС»**

UA 493516290000000026002261932 в АТ «МЕГАБАНК» МФО 331629  
 UA 493003460000026004028193401 в АТ «АЛЬФА-БАНК» МФО 300346  
 ЄДРПОУ 41758416  
 ПІН 417584126504  
 контактні дані: +380 95 403 61 94  
 E-mail: vvm.trans@ukr.net  
 Юридична адреса: 03028, Україна, місто Київ, вулиця Велика Київська, будинок 10-А, офіс № 107

Вих. № 13/10  
 від 25.03.2019 року

**АКТ ВПРОВАДЖЕННЯ  
результатів дисертаційної роботи**

Цей акт складено про те, що результати дисертаційної роботи здобувача наукового ступеня кандидата економічних наук, старшого викладача кафедри менеджменту, публічного управління та адміністрування Державного університету інфраструктури та технологій Лучникової Тетяни Петрівни на тему: «Механізм використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень», мають практичне значення і дійсно використовуються ТОВ «ВВМ ТРАНС» при веденні тарифної політики, що ефективно впливає як на розширення клієнтської бази підприємства так і має позитивний вплив на використання транзитного потенціалу України.

Директор ТОВ «ВВМ ТРАНС»



І.В. Лазаренко



АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО  
«УКРАЇНСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»

ФІЛІЯ «ЦЕНТР ТРАНСПОРТНОГО СЕРВІСУ «ЛІСКИ»

вул. Добуша, 22, м. Київ-092, 02092, тел.: (44) 465-31-00, 465-31-04, факс: (44) 465-32-83  
e-mail: liski@liski.ua, www.liski.ua

24.06.20

№ Ліски/К - 10/1705/1

### АКТ ВПРОВАДЖЕННЯ результатів дисертаційної роботи

Цей акт складено про те, що результати дисертаційної роботи здобувача наукового ступеня кандидата економічних наук, старшого викладача кафедри менеджменту, публічного управління та адміністрування Державного університету інфраструктури та технологій Лучникової Тетяни Петрівни на тему: «Механізм використання транзитного потенціалу підприємствами залізничного транспорту на ринку вантажних перевезень», мають практичне значення і враховані в практичній діяльності Філії «ЦТС «Ліски» АТ «Укрзалізниця».

Розроблені науково-методичні підходи до формування тарифів на транзитні вантажні залізничні перевезення використано при встановленні рівновигідного рівня тарифів для клієнта та філії, що дозволило підвищити ефективність роботи підприємства.

Перший заступник начальника філії



О.В. Полішук

000822