

The overall decrease in passenger traffic within the country in the context of the pandemic was 2 %. Financial losses in this case were offset by a 4 % increase in tariff. This did not affect the population's ability to pay in transport services.

During this period, the support of the state was of great importance. It was aimed at developing railway infrastructure for new passenger transport logistics. A transport and logistics hub was created to service international traffic at the Brest station. It made it possible to ensure the accelerated implementation of border and customs services for passengers during international transportation. For the purpose of medical safety, a sanitary and epidemiological unit has been created at the station. The technology adopted in it for assessing the health of passengers when crossing the state border in both directions excluded the spread of the virus. If necessary, conditions have been created for a short-term quarantine of passengers. The accepted logistics of performing passenger transportation made it possible to exclude a lockdown in this area of the transport business. The second positive direction of this technology is the efficient operation of the border crossing in the special conditions of its work. This made it possible to avoid large losses in the volume of passenger traffic and the need to use additional labor resources.

УДК 330.3:656.2

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗБАЛАНСОВАНОГО РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ РЕАЛІЗАЦІЇ ЦИФРОВИХ ТРАНСФОРМАЦІЙ У ГАЛУЗІ

ENSURING THE BALANCED DEVELOPMENT OF RAILWAY TRANSPORT ENTERPRISES IN THE CONTEXT OF DIGITAL TRANSFORMATIONS IN THE INDUSTRY

*докт екон. наук В. О. Овчиннікова,
канд. екон. наук Г. В. Обруч, В. І. Торопова
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*D. Sc. (Econ.) V. O. Ovchynnikova,
PhD (Econ.) H. V. Obruch, V. I. Toropova
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Реформаційні зміни, започатковані у залізничній галузі затвердженням у 2006 р. Концепції державної програми реформування залізничного транспорту, сьогодні так і не вдалося повноцінно реалізувати. Практичне

впровадження запланованих реформаційних перетворень стикається з низкою перешкод, пов'язаних як із відсутністю необхідних нормативно-правових змін, так і з посиленням деструктивного впливу системної кризи, яка панує в галузі. Часта зміна керівництва та пріоритетів розвитку АТ «Укрзалізниця» і відсутність системності в реалізації політики сталого зростання залізничного транспорту призвели до ситуації катастрофічної зношеності залізничної інфраструктури та рухомого складу і зниження провізних та пропускних спроможностей залізничного транспорту.

Деякі з об'єктів інфраструктури та рухомого складу зношені майже на 100 %: магістральні тепловози – на 99,4 %, електровози – 94,4 %, об'єкти інфраструктури системи сигналізації та зв'язку – 93,8 %, вантажні та пасажирські вагони – 92,7 % і 92,6 % відповідно. Не менш зношеним є і залізничне полотно, близько 10,1 тис. км колій якого характеризуються простроченням терміну виконання капітального ремонту і потребує відновлення та реконструкції. У свою чергу, на 3,4 тис. км залізничного полотна введено заборону на рух поїздів, а на 1,1 тис. км – обмежено швидкість їх руху [1]. Катастрофічний стан інфраструктури та рухомого складу негативно впливає на якість, швидкість та безпечність перевезень і зумовлює скорочення попиту на послуги залізничного транспорту.

За останні п'ять років обсяг вантажних перевезень скоротився майже на 20 % і на сьогодні залізничному транспорту так і не вдалося досягнути докризових показників розвитку: якщо у 2007 р. обсяг перевезень вантажів складав 514,2 млн т, а у 2014 р. – 386,3 млн т, то у 2020 р. – досягнув рівня 305,5 млн т. [2]. Скорочення попиту на залізничні перевезення завдало суттєвого негативного впливу і на рівень їх дохідності. Протягом останніх років дохід від перевезення вантажів зростав виключно завдяки індексації тарифу на перевезення і зростанню плати на інші супутні послуги: з 49,5 млрд грн у 2014 р. до 75,3 млрд грн у 2020 р. При цьому 2014-2016 рр. і 2020 р. виявилися збитковими для підприємств залізничного транспорту, зокрема в минулому році збитки компанії оцінили у 12,4 млрд грн. У свою чергу, період 2017-2019 рр. відзначився отриманням незначного прибутку, найвищий рівень якого зафіксовано у 2019 р. у розмірі 3,0 млрд грн [1].

Такого роду тенденції розвитку підприємств залізничного транспорту свідчать про комплексний характер їх проблем, розбалансованість діючої системи управління галуззю і її неспроможність забезпечити стабілізацію діяльності вітчизняних підприємств залізничного транспорту. З огляду на це слід вказати на доцільність розроблення підходу до забезпечення розвитку підприємств залізничного транспорту, що надасть змогу нівелювати дисбаланси їх функціонування за рахунок ґрунтовного вибору і поєднання як традиційних, так і цифрових інструментів забезпечення сталого зростання підприємств залізничної галузі. Беручи до уваги зазначене в основу подолання назрілих кризових явищ у галузі і

стимулювання процесів цифрової трансформації підприємств залізничного транспорту слід покласти когерентний підхід до забезпечення їх розвитку, що ґрунтується на використанні мультиплікативних властивостей цифровізації. Останні реалізуються завдяки інтеграції доповненого реального та віртуального бізнес-середовища розвитку підприємств галузі і застосування цифрових інструментів трансформації їх бізнес-моделі та модернізації послуг, бізнес-процесів і компетенцій персоналу.

Доповнене реальне середовище розвитку підприємств залізничного транспорту слід сформувавши за рахунок застосування інструментів цифрової модернізації послуг, процесів і компетенцій персоналу. У свою чергу, віртуальне бізнес-середовище представляє собою цифрову екосистему розвитку суб'єктів даної сфери господарювання і реалізується за рахунок створення і впровадження комплексу взаємопов'язаних технологічних рішень для забезпечення взаємодії учасників ринку залізничних перевезень. Використання когерентного підходу в діяльності підприємств залізничного транспорту сформує базис для досягнення стратегічних орієнтирів їх розвитку і дозволить покращити позиції вітчизняних підприємств на світовому ринку транспортних послуг.

[1] Для інвесторів. АТ «Укрзалізниця» : веб-сайт. URL : <https://www.uz.gov.ua/about/investors/> (дата звернення: 20.05.2021).

[2] Обсяг перевезених вантажів за видами транспорту. Державна служба статистики України : веб-сайт. URL : <http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 20.05.2021).

УДК 658.14/.15

ПЕРСПЕКТИВИ ПОПОВНЕННЯ КАПІТАЛУ ВІТЧИЗНЯНИХ ПІДПРИЄМСТВ

PROSPECTS OF INCREASING THE CAPITAL OF VITCHIZNYANIH PIDPRIMSTV

*канд. екон. наук Т.Г. Сухорукова, канд. екон. наук В.О. Маслова
Український державний університет залізничного транспорту*

*Ph D (Econ) T.G. Suhorukova, Ph D (Econ) V.O. Maslova
Ukrainian State University of Railway Transport*

Глобалізаційні процеси, що відбуваються у світовій економіці, з одного боку, і техніко-технологічні зміни у виробництві національного продукту, з іншого боку, стимулюють дослідження співвідношення