

давність розроблених документів їх положення не відповідають сучасним технологіям, що часто призводить до невиконання нормативних значень передбачених показників.

Серед інших причин виникнення простоїв місцевих вагонів – зношеність основних технічних засобів та їх робота понад нормативний термін служби. Як наслідок виникають вимушені обмеження швидкості маневрових переміщень на під'їзних коліях, часті випадки сходу рухомого складу, несправності локомотивів, збільшення часу виконання вантажно-розвантажувальних операцій.

Незважаючи на достатньо широке висвітлення питань удосконалення технології роботи та технічного оснащення вантажних станцій у науковій літературі, вони все ще потребують додаткових досліджень і розробки прогресивних заходів. Серед них – ефективна технологія обробки вагонів, приведення станційної інфраструктури у відповідність обсягам перевезень, удосконалення технологічних процесів з вагонами різних призначень і т. д.

**УДК 629.04**

**РЕФОРМУВАННЯ АТ «УКРЗАЛІЗНИЦЯ»: СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ В УМОВАХ ВОЄННОГО ПЕРІОДУ**

**REFORMING JSC "UKRZALIZNYTSYA": STATUS AND PROSPECTS IN THE CONDITIONS OF THE WAR PERIOD**

*Канд.техн.наук В.М. Запара, канд.техн.наук Я.В. Запара  
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*V.M. Zapara, PhD (Tech.), Y.V. Zapara, PhD (Tech.)  
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

З підписанням Угоди про асоціацію України з країнами ЄС (закон України від 19.09.2014 р. № 1678-VII) наша країна була зобов'язана до 31.10.2022 року імплементувати в законодавство вимоги і стандарти європейських нормативних документів у галузі залізничного транспорту (євродиректив). Описані в них розділи встановлюють основні прийняті у ЄС засади щодо рівноправного доступу до інфраструктури, конкуренції в послугах, незалежності в прийнятті рішень, чого ще так наразі бракує.

Основна проблема полягає в тому, що АТ «Укрзалізниця» самостійно

вирішує наступні питання:

- узгодження планів перевезень;
- доступ до інфраструктури;
- ініціювання індексації вартості послуг АТ «Укрзалізниця»;
- контроль за дотриманням правил безпеки руху;
- надання локомотивів до перевезення.

Тобто, поле для регулювання ринку практично безмежне, якщо є такі інструменти в АТ «Укрзалізниця».

Враховуючи вимоги євродиректив, необхідно відділити філію «Центр транспортної логістики» (ЦТЛ) від АТ «Укрзалізниця»: вивести її у окрему юридичну особу, після цього вартість за вагони ЦТЛ стане ринковою.

Також необхідно створити на базі Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України окремий орган, що буде займатись безпекою руху (найбільш реально - із спеціалістів ревізорського апарату АТ «Укрзалізниця»). Неупереджений та незалежний контроль за дотриманням правил безпеки руху, справності рухомого складу, проведенням робіт на колії тощо (незалежно від того, це ЦТЛ, АТ «Укрзалізниця» чи інший учасник ринку). Такий орган має давати, наприклад, дозвіл на перевезення зерна в піввагонах чи щебеню у зерновозах.

Саме вантажовідправник має право вибору способу відправки свого вантажу із дотриманням відповідних правил безпеки перевезень. Необхідно виключити можливість впливу на його рішення АТ «Укрзалізниця», завдання якої виділити графік перевезень, забезпечити справну інфраструктуру та локомотив, що буде транспортувати вагони. Які при цьому використовувати вагони, пакування, способи вивантаження чи завантаження – це повинен бути вибір вантажовідправника. АТ «Укрзалізниця» повинна прийняти вагони до перевезення, переконавшись у справності вагона та пакування.

Для врегулювання цього питання державою зроблено наступне. Постановою КМУ від 25 жовтня 2017 р. № 1106 затверджено План заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною та ЄС. У завданні № 1864 передбачається реструктуризація АТ «Укрзалізниця» відповідно до законодавства ЄС, а саме відокремлення функцій управління інфраструктурою та здійснення перевезень. Розпорядженням КМУ від 27 грудня 2019 р. № 1411-р затверджено План заходів з реформування залізничного транспорту. Результатом структурних перетворень повинно стати розділення АТ «Укрзалізниця» на окремі юридичні особи:

- оператор інфраструктури;
- пасажирська компанія;
- вантажна компанія;
- виробництво і сервіс.

З 2019 року відбулося багато подій (зміна керівництва АТ «Укрзалізниця», деякі незначні реформи), але на сьогодні ситуація ніяк не вирішена.

Наразі питання стало дуже гостро. Україні необхідно стати частиною Європи, а для цього необхідно виконати умови, що вимагає ЄС. Крім того, реформування АТ «Укрзалізниця» принесе значно більше користі державі та підтримає бізнес.

Виходячи з вищесказаного та враховуючи складну ситуацію в нашій країні, яка перебуває в періоді широкомасштабних військових дій, пов'язаних з агресією РФ, варто не робити емоційних рішень, а звернути увагу на плани щодо відновлення галузі та подальших реформ для переходу до європейських цінностей та інтеграції до єдиної транспортної системи, з урахуванням інтересів усіх учасників ринку у цивілізаційному ключі.

Україна зобов'язана показати не лише вміння відстоювати військовим шляхом свою цілісність, а й уміння запропонувати сучасну транспортну, європейську систему з використанням сучасних засобів та технологій у галузі з дотриманням законодавства України, нормативних актів, які регламентують організацію перевезень вантажів у внутрішньому та міжнародному сполученнях.

**УДК 658:656.2**

**ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ ЯК ОСНОВА СТАЛОГО  
ПІСЛЯВОЄННОГО ВІДНОВЛЕННЯ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ**

**RAIL TRANSPORT AS THE BASIS OF SUSTAINABLE POST-WAR  
ECONOMY RECOVERY OF UKRAINE**

*докт. екон. наук О. Г. Кірдіна, канд. екон. наук О. Д. Стешенко  
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*D.Sc. (Econ.) O. H. Kirdina, PhD (Econ.) O. D. Steshenko  
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Останній рік виявився надзвичайно складним для України. Війна, яка триває вже більше року, змінила усталений порядок роботи транспортної системи країни, у т. ч. і залізничної галузі. Наростання усталених проблем поряд із викликами, зумовленими повномасштабною війною, призвели до