

у т. ч. і в транспортній сфері [1].

У центрі увагу інвесторів залишаються і облігації, пов'язані зі стійким розвитком, або, як їх інакше називають, зелені облігації. Очікується, що у цьому році випуск екологічних, соціальних і пов'язаних із стійким розвитком облігацій перевищить 1 трлн дол. саме завдяки попиту на кліматично стійкі інвестиції. Сприяє цьому і новий стандарт ЄС «Зелені облігації», який спрямований на підвищення довіри інвесторів шляхом встановлення суворих добровільних критеріїв для випуску облігацій. З огляду на зазначене зелені облігації набувають все більшого поширення як фінансовий інструмент для підтримки реалізації проєктів сталого розвитку, зокрема у сфері залізничного транспорту. Вони використовуються для фінансування проєктів, пов'язаних із відновлюваною енергією, екологічно чистим транспортом та енергоефективністю. Зважаючи на потенціал зелених облігацій, вуглецевих кредитів, фондів сталого розвитку доцільно їх використовувати і в діяльності залізничного транспорту з метою формування інвестиційного базису для стійкого економічного зростання.

[1] Система торгівлі викидами. Україна та світ. *Enerhodzherela.com.ua*: веб-сайт. URL: https://enerhodzherela.com.ua/analytika/Systema_torhivli_vykydamy.

УДК 656.2.078.8

УПРАВЛІННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЮ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

MANAGEMENT OF COMPETITIVENESS OF RAILWAY TRANSPORTATION IN MARTIAL ARTS CONDITIONS

докт. екон. наук В.І. Копитко

Львівський інститут менеджменту(м.Львів)

V.I. Kopytko, D. Sc. (Econ.)

Lviv Institute of Management, Ukraine

В умовах воєнного стану в Україні обумовило необхідність вирішення таких найважливіших стратегічних завдань як підвищення ефективності використання наявних ресурсів, що дозволяють покращити фінансово-економічний стан галузі та підвищити рівень її конкурентоспроможності на внутрішньому та зовнішньому ринках. Важливе значення має проблема залучення на залізничний транспорт додаткових обсягів перевезень вантажів та інвестиційних ресурсів. Посилення конкуренції між видами транспорту зумовлює необхідність ретельного дослідження транспортного ринку,

особливо у конкурентних сегментах. Тому транспортні компанії, як і інші суб'єкти господарювання[1], потребують ефективних інструментів та технологій для моніторингу своєї конкурентоспроможності з метою підвищення конкурентних переваг. Однак в умовах воєнного стану дуже складно розробити та окреслити ефективні методи подальшого розвитку.

Вплив на рівень конкурентоспроможної транспортної продукції шляхом збільшення конкурентних переваг, оптимальне поєднання ціни та якості транспортних послуг дозволить забезпечити фінансову стійкість структурних підрозділів залізничного транспорту без збільшення транспортної складової в ціні кінцевого продукту. Проте під час та після війни суб'єкти господарювання мають можливість вивести національну економіку з кризи шляхом швидкого, виваженого та гнучкого прийняття економічних рішень [2]. Війна кардинально змінила логістику перевезень та умови роботи, тож "Укрзалізниці" потрібно шукати адекватну відповідь на потреби ринку. З початком вторгнення важливість західних переходів значно зросла. В перші місяці війни, коли море було фактично заблокованим, а Дунайський кластер ще не почав так стрімко розвиватись - саме західний напрямок став основними воротами для різного типу вантажів. Проте тоді переходи виявились не готовими до нових об'ємів. Через більш ніж півтора роки війни працювати ще є над чим. З країнами Європейського Союзу функціонує 15 залізничних пунктів пропуску через державний кордон, з них 7 – з Польщею. В різні періоди черга на них може сягати 10-15 діб.

Якщо говорити про пропозиції, які можуть вплинути на реалізацію потенціалу перевезень УЗ, за інформацією компанії Kernel, то можна назвати наступні[3]:

- оптимізація планування перевезень і прийому/здачі поїздів на прикордонних переходах, відновлення інформування власників та операторів рухомого складу щодо актуальної дислокації вагонів;
- модернізація та розширення прикордонної інфраструктури, збільшення переробної спроможності прикордонних станцій і вантажних районів;
- надання тарифних знижок в напрямку незавантажених переходів і допуск приватних інвестицій до стратегічної інфраструктури;
- оновлення та модернізація парку локомотивів, збільшення кількості візків для перестановки вантажних вагонів на колію європейського стандарту.

За таких обставин доцільно переглянути наявні підходи до розвитку національних транспортно-логістичних систем, формування транспортної інфраструктури та становлення логістичних функцій. Визначені напрями мають враховувати трансформацію транспортних потоків і ланцюгів поставок під впливом війни, зміну глобальних пріоритетів у міжнародній

торгівлі, національних ресурсних потенціалів, пріоритетів національної безпеки та національних економічних інтересів на глобальному ринку [4].

З метою підвищення ефективності та стійкості функціонування залізничної галузі в умовах воєнного стану, її конкурентоспроможності та економіко-технологічного потенціалу визначає необхідність нових підходів до методології та організації управління економічними процесами у галузі. У комплексі цих підходів важлива роль відводиться підтримці належного рівня економічної безпеки як обов'язкової умови досягнення економічного зростання галузі та національної економіки загалом. Економічна безпека є основою стану економіки країни, що забезпечує стабільність її функціонування в режимі розширеного відтворення та мінімізацію впливу зовнішніх та внутрішніх негативних факторів. Ресурсозберігаючі технології є одним із інструментів управління конкурентоспроможністю транспортної продукції. В умовах війни особливого значення набувають питання розробки та впровадження на підприємствах транспорту ресурсозберігаючих технологій, що дозволяють звільнити частину коштів на першочергову модернізацію транспортної техніки. Це реальний шлях отримання необхідних інвестицій з допомогою яких можна досягти підвищення ефективності роботи залізничної галузі.

[1] Дикань В. Л. Національна модель індустріального розвитку країни: організаційно-управлінський аспект. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2023. № 81–82. С. 11–34.

[2] Пріоритети розвитку реального сектора в умовах війни та повоєнного відновлення економіки України : аналіт. доп. / [О. В. Собкевич, А. В. Шевченко, В. М. Русан та ін.] ; за загальн. ред. Я. А. Жаліла – Київ : НІСД, 2024. – 104 с.

[3] Залізничні вантажні перевезення під час війни: 5 актуальних питань від бізнесу. URL:https://cfts.org.ua/articles/zaliznichni_vantazhni_perevezennya_pid_chas_viyni_5_aktualnikh_pitan_vid_biznesu_1993

[4] Каличева Н. Є. Теоретико-методологічні засади забезпечення конкурентоспроможності підприємств залізничного транспорту в умовах трансформації бізнес-середовища: дис. д-ра екон. наук. Український державний університет залізничного транспорту, Харків, 2019. 525 с.