

сталася з вини працівників локомотивного (18%) та вагонного (8%) господарства, а також господарства електропостачання (9%) [3].

Основними причинами транспортних подій стали: психофізіологічні (54%), технічні (23%), організаційні (8%), технічні причини, пов'язані з організаційними (13%) та ін. Найбільша кількість транспортних подій припадає на психофізіологічні фактори, які можна пояснити підвищеним стресовим навантаженням працівників залізничної галузі в умовах пандемії COVID-19. Загальний стресовий стан суспільства накладається на складні умови роботи працівників, що пов'язані з організацією руху поїздів. Збільшення помилок відбувається під час втоми працівників, яка спричинена збільшенням обсягів функцій, що виконують працівники в умовах значної кількості лікарняних листів.

З метою зменшення психофізіологічних причин транспортних подій, які мають найбільший вплив, керівникам підприємств залізничного транспорту потрібно приділяти більше уваги профілактичній роботі щодо створення здорових та безпечних умов праці, підвищенню якості медичних оглядів працівників, особливо якщо професія потребує професійного добору чи носить характер підвищеної безпеки. Технічне навчання необхідно проводити без стресового навантаження, навіть допускається заміна обов'язкової перевірки знань вивченого матеріалу на відпрацювання практичних навиків роботи працівників.

[1] Impact of COVID-19 on rail passenger transport in Q2 2020. *Official site Eurostat*. URL: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/ddn-20201105-1> (дата звернення 15.04.2021).

[2] Railway safety in 2020. An overview. *Official site Uragad Transportu Kolejowego*. URL: <https://utk.gov.pl/en/new/16704,Railway-safety-in-2020-An-overview.html> (дата звернення 15.04.2021).

[3] Аналіз стану безпеки руху на регіональній філії «Південна залізниця» АТ «Укрзалізниця» за 12 місяців 2020 року. Харків, 2021, 101 с.

УДК 656.22

НАПРЯМИ УДОСКОНАЛЕННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

DIRECTIONS FOR IMPROVEMENT OF PASSENGER TRANSPORTATIONS ON UKRAINIAN RAILWAYS IN THE CONDITIONS OF EUROPEAN INTEGRATION

*канд. техн. наук Д.В. Константинов, канд. техн. наук Т.Ю. Калашнікова
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*D.V. Konstantinov, PhD (Tech.), T.Y. Kalashnikova, PhD (Tech.)
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

У зв'язку з розвитком міжнародних взаємовідносин України з Європейським Союзом, з яким сьогодні Україна має спільні кордони, розширення і поглиблення інтеграційних процесів з останнім є для нашої

країни одним з найважливіших завдань. Особливої уваги потребує вирішення питання щодо подолання відставання України в різних галузях виробничої та промислової діяльності, і особливо у розвитку транспортних технологій. Це стосується і мережі українських залізниць, які демонструють помітне відставання від залізничних мереж країн ЄС та Росії, що сьогодні перебувають на різних етапах реформування, але істотно випереджають залізницю України [1].

Одним із важливих напрямів співпраці України і країн Євросоюзу є спільна участь у різних транспортно-логістичних проектах та програмах [2]. Тому важливого значення в цьому контексті набуває розвиток усіх видів транспорту, а особливо залізничного, який посідає окреме місце в економічній та соціальній сферах діяльності України та країн Євросоюзу. Стан розвитку залізниці завжди визначав масштаби розвитку національного виробництва, рівень ВВП країни, ріст цін, інфляції та інших макро- і мікроекономічних показників.

Безперечно, і в Україні і в країнах Євросоюзу залізничний транспорт особливо важливу роль відіграє у сфері пасажирських перевезень. Високий попит на пасажирські перевезення, достатньо висока щільність залізничних ліній майже у всіх країнах Європи, порівняно низькі витрати при перевезеннях на великі відстані, безпека, екологічність і стратегічне значення залізниць роблять їх особливо важливими транспортними системами. Та, на жаль, незважаючи на значні переваги, нині українська залізниця переживає складні часи. Застаріла інфраструктура та зношений рухомий склад, невідповідність існуючої системи управління вимогам сучасних ринкових відносин, і, як наслідок, зростання збитковості пасажирських перевезень, є значною проблемою, що потребує комплексної оцінки та застосування логістичних інструментів щодо оптимізації матеріальних, людських та інформаційних потоків на залізничному транспорті [2]. Тому вирішення проблем залізничного транспорту і удосконалення перевізного процесу в умовах єврологістичної інтеграції для українських залізниць, особливо у сфері пасажирських перевезень, в теперішній час є доволі актуальним.

Єврологістика, як окремий напрямок євроінтеграції, характеризує формування загальноєвропейської транспортно-логістичної мережі зі створенням відповідних комунікацій і логістичних терміналів, кінцевим результатом якої є скорочення витрат на транспортування, на послуги при перетині кордонів, спрощення самої системи перетину останніх тощо [3].

Отже, враховуючи стратегічні завдання розвитку залізничного транспорту відповідно [4] та інших діючих програм і планів, з метою удосконалення залізничних перевезень і реалізації єврологістичної інтеграції перед залізницями України нині мають стояти такі важливі завдання:

1. Реформування залізничної галузі з урахуванням досвіду країн ЄС, СНД, та країн Азії, як майбутніх стратегічних партнерів в питаннях розвитку транспортної діяльності;
2. Удосконалення організації та технологій управління перевізним процесом на основі логістичних принципів функціонування складних транспортних систем;

3. Залучення фінансових ресурсів (внутрішніх і зовнішніх) для оновлення та модернізації інфраструктури та технічних засобів структурних підрозділів регіональних філій АТ Укрзалізниця;

4. Впровадження вітчизняних наукових розробок [5] і досягнень в сфері управління і обслуговування транспортних систем та засобів, а також сучасних технічних рішень та інформаційних технологій з підтримкою міжнародних уніфікованих стандартів якості функціонування залізничних мереж;

5. Максимальне залучення транспортних і освітніх підрозділів і закладів залізничного транспорту до єврологістичної інтеграції за рахунок участі у спільних міжнародних проектах, підготовці кваліфікованих кадрів та обміну досвідом з країнами ЄС, СНД та Азії.

[1] Бакушевич І.В., Гуменюк Р.О. Проблеми та перспективи єврологістичної інтеграції залізничного транспорту України [Текст] // «Маркетинг та логістика в системі менеджменту», VII Міжнародна науково-практична конференція. – Львів, 2008. – С. 15–16.

[2] Бакушевич І.В. Залізничні пасажирські перевезення в контексті єврологістичної інтеграції / І. В. Бакушевич, Р. О. Гуменюк [Текст] // Вісник Національного університету "Львівська політехніка". – 2008. – № 633 : Логістика. – С. 23–31.

[3] Смирнов І.Г. Єврологістика як напрям євроінтеграційної стратегії України [Текст] // Актуальні проблеми міжнародних відносин. Вип. 60. Част. II – К.: КІМВ КНУ ім. Тараса Шевченка, 2007. – С. 84–93.

[4] Концепція Державної програми реформування залізничного транспорту України / Кабінет Міністрів України.-Київ: Розпорядження від 27 грудня 2006 р. № 651-р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.uz.gov.ua/about/documents_pat/reform_program/

[5] Konstantinov D.V. Optimization of train routes based on neuro-fuzzy modeling and genetic algorithms / Peter Dolgopopov, Denis Konstantinov, Liliya Rybalchenko, Ruslans Muhitovs // Procedia Computer Science. – 2019. – Volume 149. – Pages 11-18.

УДК 342.951[351.741:343.57](477)

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ В ГАЛУЗІ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ

EUROPEAN EXPERIENCE OF STATE REGULATION IN THE FIELD OF AIR TRANSPORT

Кан. юрид. наук. О.М. Галкіна

Харківський національний університет внутрішніх справ (м. Харків)

O. Halkina, Cand. Sc. (Jurisprudence)

Kharkiv national university of internal affairs (Kharkiv)

Одним з учасників світової галузі транспортної авіації, досвід якого з державного регулювання доцільно розглянути, є Європейський Союз. Напрацювання ЄС цікаві не лише тому, що він є одним з найкрупніших учасників ринку авіаперевезень, але і тому, що Україна тримає курс на приєднання до ЄС та укладення угоди про спільний з ЄС авіаційний простір.

Для агентств ЄС типова така організаційна структура: адміністративний (управлінський) орган; виконавчий орган та експертні структури. Агентства спрямовані на децентралізацію діяльності ЄС; висококваліфіковане управління