причини невиконання графіку руху віднесено за службами локомотивного, колійного господарств, електропостачання та зв'язку. Певна кількість причин, наслідками яких є затримки поїздів, пов'язана з бойовими діями в Україні.

Для вантажних поїздів рівень виконання графіку руху складає 35%, при цьому відсоток поїздів, що відправилися за графіком складає 61%, а по прибуттю - 49%. Серед основних причин невиконання графіку руху поїздів є недотримання перегінного часу ходу (по прослідуванню), а також причини, що віднесені за службами локомотивного, вагонного господарства та центру управління рухом [1].

Отже, проведений аналіз виконання графіку руху доводить відносну стабільність організації руху поїздів на мережі залізниць України в умовах війни. При цьому пріоритет в плані виконання графіку руху надається пасажирським перевезенням. Також високі показники свідчать про надійність залізничного транспорту в умовах порушення нормальної роботи пристроїв СЦБ та доцільність впровадження інтелектуальних технологій.

[1] Статистичні дані АТ «Укрзалізниця»

УДК 658.625:12

ТРАНСФОРМАЦІЯ ПОНЯТТЯ СКЛАДОВИХ ПУБЛІЧНОГО УПРАВЛІННЯ І АДМІНІСТРУВАННЯ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

TRANSFORMATION OF THE CONCEPT OF THE COMPONENTS OF PUBLIC GOVERNANCE AND ADMINISTRATION IN RAILWAY TRANSPORT UNDER THE CONDITIONS OF MARITAL STATE

доктор економічних наук О.Г. Дейнека О.Г., В.В. Котік
«Український державний університет залізничного транспорту» (м.Харків)

Doctor of Economic Sciences O.H. O.G. Deineka, V.V. Kotik
"Ukrainian State University of Railway Transport" (Kharkiv)

Принципове питання наукового погляду на залізничний транспорт в умовах становлення новітньої доктрини трансформації його до європейської спільноти полягає у глибокому вивченні передумов зміни вектору управління від командно-розпорядчої системи до ринкових пріоритетів. Навіть в умовах агресії росії щодо Української держави це

питання вважається надзвичайно гострим і актуальним з орієнтацією на післявоєнний розвиток нашої країни. Значимість залізничного транспорту треба розглядати в декількох аспектах.

Перший полягає в тому що він виконує таку важливу стратегічну функцію як перевезення вантажів та особового складу оборонного призначення. Завдяки йому щоденно, незважаючи на пору року, погодні умови, час доби здійснюються перевезення термінових вантажів. По друге - це щоденні поїздки людей до місця праці (перевезення у приміському сполученні), службові і приватні поїздки до інших місць України і у міжміському сполученні. Розвиток інтеграційних процесів нашої країни з партнерами країнами європейського союзу і НАТО.

Не зважаючи на наявність конкуренції з боку автомобільного транспорту, залізничний транспорт залишається провідним в умовах нинішньої ситуації.

Другий аспект діяльності залізничного транспорту полягає в тому, що він є однією з соціально-значущих для життя країни навіть в умовах воєнного часу. По перше, це обумовлено кількістю працівників які зайняті на підприємствах залізниць. По друге, це той обсяг відрахувань до різних державних фондів, які своєчасно сплачують підприємства галузі. Ще одна особливість соціального спрямування цього виду транспорту полягає в тому що він є в деяких районах нашої країни єдиним місцем працевлаштування населення, головним джерелом формування місцевих бюджетів. Доцільно також зазначити про реальні кроки щодо трансформації галузі залізничних перевезень, а саме, орієнтацію України до формування термінових оборонних сполучень [1] .

Зважаючи на стратегічне значення роботи залізничного транспорту для ефективного функціонування економіки та оборони країни, доцільно розглядати його як невід'ємну складову політичного, економічного і суспільного життя. Україна, особливо в сучасній ситуації, має за необхідне подолати дисбаланс в управлінні залізничного транспорту та поєднати сучасні та державні пріоритети управління. Тому доцільно впровадити в практичну площину ефективну систему державного регулювання.

Забезпечити нормальне функціонування складної економічної системи, до якої входить система сучасного саморегулювання, може лише держава саме тому, що для розв'язання питань воєнного періоду у неї значно більше можливостей, ніж у вільного ринку. Однією з можливостей держави, що зможе протистояти негативним явищам пов'язаними з дією ефективного механізму в умовах російської агресії полягає у впровадженні заходів державного регулювання економіки [2].

Потенційні можливості державного регулювання економіки досить великі. Переваги державного регулювання економіки полягають в тому що вони:

- обмежують стихійне врівноважування попиту та пропозиції,

розвитку відносин конкуренції, балансування товарів і грошей, ринкових цін, виробництва продукції і грошового обігу;

- блокують негативні процеси сучасної економіки;

- дозволяють подолати суперечність між розвитком змісту і форми ринкових відносин, ліквідуючи тим самим основу для соціального вибуху. Разом з тим існують і суттєві недоліки державного регулювання економіки, а саме:

- практика прийняття окремих, не пов'язаних між собою та результатами господарювання рішень;

- відсутність науково-обґрунтованої, чіткої програми державного регулювання економіки

- множинність і суперечливість законів і підзаконних актів, що регулюють підприємницьку діяльність, невизначеність функцій державних службовців і їхніх вимог до підприємців;

- суб'єктивізм, обстоювання групових, відомчих, адміністративно-неформальних, економічних інтересів;

- перетворення на постійно діючий адміністративний засіб безкарного захоплення й перерозподілу суспільних благ;

- домінування дозвільно-розпорядчої форми державного регулювання, що призводить до бюрократизації, нормативного свавілля, розпаду ідейно-політичних, економічних, морально-правових засад функціонування державних органів;

- використання державними органами своїх регуляторних повноважень з метою захисту власних вузько - відомчих інтересів;

- відсутність системності та передбачуваності [3].

Таким чином, наявність значної кількості недоліків державного регулювання не зменшує ефекту від переваг застосування цього механізму. У зв'язку з цим органи державного регулювання мають постійно здійснювати моніторинг наслідків регуляторної політики, впливу окремих заходів на діяльність підприємств різних форм власності та галузей народного господарства у цілому, та залізничного транспорту зокрема.

[1] Молошна О. Особливості формування державно-службових відносин в умовах становлення системи публічного адміністрування в Україні. URL: http://www.dridu.dp.ua/vidavnictvo/2009/2009-02(2)/Moloshna,%20Bashtannyk.pdf (дата звернення: 10.04.2022).

[2] Політологічний енциклопедичний словник / за ред. Ю. Шемчушенка, В. Бабкіна. Київ : Генеза, 2007. 912 с.

[3] Реформування державного управління в Україні: проблеми і перспективи / колектив авторів ; наук. кер. В. Цвєтков Київ : Оріяни, 1998. 498 с.