

**РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ:  
ПРОБЛЕМИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТА ПІДГОТОВКИ РОБІТНИЧИХ КАДРІВ**

---

УДК 656.2

*Ольга Хамуляк, аспірант Львівського науково-практичного центру  
Інституту професійно-технічної освіти  
НАПН України*

**РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ:  
ПРОБЛЕМИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТА ПІДГОТОВКИ РОБІТНИЧИХ КАДРІВ**

*Розглядаються проблеми державного розвитку залізничного транспорту в Україні. Пропонуються стратегічні напрями забезпечення залізничного транспорту якісними робітничими кадрами.*

**Ключові слова:** залізничний транспорт, розвиток, державне регулювання, робітничі кадри, професійна підготовка, професійно-технічні навчальні заклади.

*Лит. 5.*

*Ольга Хамуляк, аспірант Львівського науково-практичного центру  
Інституту професійно-технічної освіти  
НАПН України*

**РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В УКРАИНЕ: ПРОБЛЕМЫ  
ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ И ПОДГОТОВКИ РАБОЧИХ КАДРОВ**

*Рассматриваются проблемы государственного развития железнодорожного транспорта в Украине. Предлагаются стратегические направления обеспечения железнодорожного транспорта качественными рабочими кадрами.*

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт, развитие, государственное регулирование, рабочие кадры.

*Olga Khamuliak, Postgraduate  
Lviv Research Center  
Institute of Vocational Education  
NAPS of Ukraine*

**THE DEVELOPMENT OF RAIL TRANSPORT IN UKRAINE:  
ISSUES OF GOVERNMENT REGULATION AND TRAINING WORKERS**

*The problems of state development of public rail transport in Ukraine investigated in the article. Proposed strategic directions of railway high-quality workforce.*

**Keywords:** railway transport, development, regulation, workers, vocational training, vocational education.

**Актуальність проблеми.** Розвиток залізничного транспорту стосується широкого спектра національної мережі підприємств української залізниці. Для виведення залізничної галузі з кризи і подальшого її розвитку, розроблено масштабні державні проекти реформування. Утім, для того, щоб ефективно здійснювати стратегічні перетворення, необхідно розробити комплекс функціональних стратегій залізничного транспорту, передусім стратегію людського розвитку. Актуальність розробки цієї стратегії пов'язана з тим, що визначальним фактором розвитку соціально-економічної системи будь-якого рівня, є людина, яка, з одного боку виступає як продуктивна сила, ресурс суспільного виробництва, а з іншого – як цілісна особистість у єдності її трипостасевої природи – біо-соціо-духовної.

Від потенціалу людини (духовно-морального,

інтелектуального, освітнього, професійного, фізичного), а також від умов створених для повноцінного і гармонійного її розвитку, залежить ефективність функціонування залізничної галузі. Для досягнення позитивних результатів розвитку залізничного транспорту потрібні нові теоретичні знання, які відобразатимуть закономірності розвитку залізничної сфери.

Важливе значення для дослідження цих питань мають наукові праці В. Авер'янова, І. Аксьонова, Г. Атаманчука, О. Бакаєва, Ю. Бараша, Ю. Дігтяра, В. Князева, В. Корженка, Б. Макаренко, Н. Нижник, В. Развадовського, М. Сінгаєвської, А. Ткаченка, В. Шепеляв та ін.

**Мета статті** – дослідження проблем розвитку залізничної галузі в Україні, державного регулювання цим процесом та визначення стратегічних напрямів підготовки робітничих кадрів для залізничного транспорту.

**РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ:  
ПРОБЛЕМИ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТА ПІДГОТОВКИ РОБІТНИЧИХ КАДРІВ**

**Виклад основного матеріалу.** Проблемі трактування категоріально-понятійного апарату державного регулювання присвячена велика кількість літературних джерел. У більшості наукових досліджень, які стосуються поняття “державне регулювання розвитку”, вказано, що державне регулювання – це людська діяльність, спрямована на перетворення навколишньої дійсності. У різних концепціях – управління розвитком розглядається як зміна відносин і зв’язків, які утворюють певну цілісність, зокрема організаційні зв’язки.

Поняття “розвиток” розглядають як процес, унаслідок якого відбувається зміна якості явища. “Розвиток – складний і суперечливий процес, під час якого система збільшує свої можливості із задоволення потреб її елементів та інших систем, що перебувають у зовнішньому середовищі стосовно неї. Стосовно окремої людини, розвиток – це процес, під час якого індивіди збільшують свої можливості задоволення власних та чужих потреб і бажань” [1, 127].

Успішний розвиток залізничного транспорту повністю залежить від того, які механізми державного регулювання задіяні у цьому процесі, чи враховуються при цьому особливості середовища, наявні суперечності зовнішньоекономічної діяльності, зокрема такі:

- уповільнення структурної перебудови залізничного транспорту, спрямованої на посилення державного регулювання монополій;
- недосконалість системи законодавчого забезпечення діяльності залізничного транспорту, яка потребує гармонізації з нормами міжнародного права;
- відсутність стабільності в розвитку транспортної сфери та повільна її інтеграція до європейської і світової структури;
- зниження попиту на вантажні та пасажирські перевезення, зростання цін на матеріальні ресурси, що призводить до значного зниження реальних доходів залізничного транспорту;
- низька конкурентоспроможність залізничного транспорту на зовнішньому і внутрішньому ринках;
- обмеженість іноземних інвестицій у фінансуванні техніко-технологічної модернізації розвитку залізничного транспорту;
- повільне вирішення питань приведення відповідно до виконуваної роботи кадрового персоналу й основних видів транспортної інфраструктури, а також утримання непрофільних для галузі об’єктів, низькі темпи впровадження ресурсозберігаючих технологій тощо.
- державне регулювання розвитку залізничної

галузі пов’язане інтегрованою діяльністю великих і малих виробничих колективів.

Отже, зрозуміти причини гальмування розвитку залізничного транспорту означає знайти відправну точку підйому його на вищий рівень розвитку.

Не можна забувати, що залізничний транспорт є не тільки базовою галуззю економіки, він впливає на все життя держави, сприяючи міжрегіональним та міжнародним культурним зв’язкам, соціальним перетворенням, міжнародному туристичному співробітництву, торгівлі тощо. Тому дослідження механізмів державного регулювання розвитку залізничного транспорту має свої особливості. По-перше, регулювання має оперативний характер, бо пов’язане з рухом, а тому й механізми регулювання мають постійно враховувати швидкозмінне середовище. По-друге, прийняття регулятивних рішень, пов’язаних з розвитком залізничного транспорту, відбувається в умовах випадкових явищ та конкретних ситуацій, тому від управлінців вимагається досвід самостійного знаходження потрібної інформації, здатність приймати ризиковані, але необхідні рішення. Гальмує процес розвитку залізничного транспорту та інтегрування України у світовий економічний простір непорядкованість систем державного регулювання, що вимагає невідкладного й оперативного вирішення таких важливих ключових завдань:

- пошук нових механізмів упорядкування системи державного регулювання залізничного транспорту;
- адаптація законодавчої та організаційної бази до нових умов;
- прискорення розвитку транспортної інфраструктури;
- створення міжнародних транспортних коридорів;
- інтегрування у транспортні системи Європи та інших регіонів;
- посилення ролі людського фактора в управлінні галуззю;
- збагачення центральних органів виконавчої влади у галузі залізничного транспорту України системою наукових принципів, форм і методів удосконалення існуючої системи та механізмів регулювання розвитку залізничного транспорту;
- проведення спеціальних цільових наукових досліджень у цій сфері тощо.

Гальмують розвиток залізничного транспорту України й більш глобальні економічні негаразди: відсутність ринкової конкуренції на основі різних форм власності, зловживання монополієм становисем на ринку транспортних послуг,

невизначеність у стратегії, функції та структурі державного управління, відносинах суб'єктів господарювання залізничного транспорту з органами державної влади. Тому стратегію подальшого розвитку транспортної системи (у тому числі й залізничної) А. Ткаченко вбачає у наступному: визначення основних принципів реформування системи державного управління транспортом, приведення управлінських і виробничих структур згідно з виконуваними обсягами перевезень на основі впровадження власних сучасних інформаційних технологій, розмежування функцій державного управління та корпоративного управління підприємств залізничного транспорту, виробничих та регулятивно-контрольних транспортних послуг, розвитку підприємництва і сумлінної конкуренції та ін. [4, 129 – 130].

Розробка будь-якої стратегії повинна відштовхуватись від бачення основних тенденцій, проблем та перспектив розвитку зовнішнього середовища системи. Таке бачення дає можливість не тільки готуватись до майбутніх змін, але якщо мова йде про великі та значущі соціально-економічні системи, й ініціювати зміни, змінюючи тренд розвитку. Також важливим є оцінка внутрішніх можливостей системи, її сильних та слабких місць, а якщо мова йде про людську складову, таких параметрів як оплата праці та мотивація, організаційна культура, кадрова політика, підготовка та перепідготовка кадрів.

Спочатку зосередимось на декількох найбільш значущих, на нашу думку, тенденціях, проблемах та перспективах розвитку транспортної системи України, зокрема залізничного транспорту. Виходячи з них і необхідно формувати стратегічне бачення розвитку залізничного транспорту, стратегію людського розвитку та здійснювати зміни у системі підготовки кадрів.

Перша, найсуттєвіша проблема, з якою системно пов'язані усі інші – духовно-моральна криза суспільства. Вона проявляється у тому, що у суспільній моралі часто стає нормою, отримує виправдання те, що є аморальним з точки зору християнської моралі – основи цивілізації у лоні якої століттями існував український народ.

Порушення моральних норм в економіці стає нормою. Людина у суспільстві, в організації перетворюється із цінності у засіб отримання прибутку, влади. На рівні переважної більшості керівників відсутнє розуміння того, що у праці людина повинна якнайповніше задовольняти усі потреби – духовні, соціальні, базові, що і є умовою високої якості трудового життя, ефективної економіки.

Саме з духовно-моральною кризою пов'язана криза демографічна, а також така хвороба українського суспільства та економіки як корупція, тіньова економіка, у тому числі на залізничному транспорті. На жаль, ми збудували аморальну соціально-економічну систему кримінально-олігархічного типу, яка не відповідає ані вимогам дотримання моралі в економічній діяльності, ані вимогам економічної ефективності системи у цілому [3].

Демографічний стан характеризується такими негативними явищами, як депопуляція, старіння населення, суттєве погіршення фізичного та духовно-психологічного здоров'я нації, і у першу чергу молоді. За останніми прогнозами до 2050 року населення України може скоротитися майже удвічі, порівняно з 1990 роком – до 26 млн. осіб [2].

Щодо духовно-психологічного здоров'я, тенденції також невтішні, прокоментуємо лише ті, які найбільш вагомо впливають на соціально-економічний розвиток. Це зміна ціннісних орієнтирів та соціальних настанов суспільства, особливо молоді: домінанта нематеріальних цінностей; знецінення праці та відповідно мотивації до творчої праці, праці заради блага Батьківщини; настанови на отримання матеріальних благ, високого рівня життя без відповідних для цього морально та юридично виправданих дій та зусиль особистості; зниження відповідальності за власні дії; бачення у якості основних джерел змін у оточуючому середовищі, а не внутрішньо особистісні зміни; виправдання аморальної економічної поведінки, як особистої, так і оточуючих.

Зрозуміло, що такі зміни у кількості, складі, якості, свідомості населення значною мірою впливають і впливатимуть на стан усіх галузей народного господарства, у тому числі на стан розвитку залізничного транспорту. В майбутньому залізничний транспорт чекає боротьба за кадри, і не тільки за їх кількість, а й за їх якість.

І туг до демографічних, духовно-моральних проблем додається ще проблема освітньої якості майбутніх кадрів, тому що інша криза нашого суспільства – це криза освіти.

Також освіта, по суті, втратила стратегічні орієнтири розвитку оскільки ці орієнтири не були сформовані у самому суспільстві, державі. Тобто, нинішні професійно-технічні навчальні заклади, випускають робітничі кадри, які не зовсім готові до реальних вимог соціально-економічної системи, у тому числі праці у галузі залізничного транспорту.

Одним із шляхів вирішення цієї проблеми є

створення коридорів розвитку. Цей проект розроблений на основі досліджень російських вчених, російських та зарубіжних експертно-аналітичних клубів, зокрема Інституту випереджаючих досліджень імені Е. Л. Шиффера, Інституту світового розвитку (Москва), Шиллер-інститут (Німеччина) та інших [4].

Створення коридорів розвитку – це глобальний проект нового покоління, який забезпечить принципово нове джерело розвитку економіки та суспільства різних країн учасниць даного проекту, у тому числі для України, яка є транзитною державою. Але створення коридорів розвитку передбачає здійснення найважливіших перетворень, у тому числі: активізації міждержавного та міжкорпоративного діалогу; активної участі як української держави (функція державного регулювання), так і суспільства підприємців (функція фінансування та участі у виробництві) у цьому проекті; зміни у системі підготовки та перепідготовки кадрів для залізничного транспорту.

**Висновки.** Таким чином, стратегія людського розвитку залізничного транспорту повинна відповісти, як на негативні, стримуючі, так і на перспективні тенденції сучасності, готуючи головну цінність системи – людей і саму систему до праці у нових умовах.

Для забезпечення залізничного транспорту якісними робітничими кадрами також необхідно:

1. Створити систему стратегічного планування потреб залізничної галузі в персоналі, враховуючи основні тенденції розвитку зовнішнього середовища.

2. Розширити цільову аудиторію роботи з профорієнтації за рахунок включення у систему підготовки майбутніх кадрів для залізничного транспорту дошкільних навчальних закладів, загальноосвітніх шкіл (у тому числі введення в навчальні плани шкіл факультативу “Загальний курс залізниць”, організації у період літніх та зимових канікул корпоративного профорієнтаційного табору, участі навчальних закладів у конкурсах зі залізничної тематики).

3. Поширювати впровадження в практику сучасні технології підбору кандидатів на роботу в залізничній галузі (оцінку за компетенціями, структуроване інтерв’ю, психодіагностику і так далі).

4. Розвивати системну взаємодію з вищими, професійно-технічними навчальними закладами залізничного транспорту, що пов’язано із реалізацією інших завдань стратегії.

Якісні кадри – це результат не тільки системи їх відбору та профорієнтації, але передусім результат відповідного професійного навчання та виховання кадрів, як майбутніх, так і тих, що вже працюють у системі. Тому наступні взаємопов’язані завдання стратегії це – створення якісної системи навчання та розвитку персоналу; створення у межах залізничної галузі інтегрованої системи, яка об’єднує фундаментальну практико-орієнтовану науку, інноваційне виробництво та розвиваючу професійну освіту; перехід залізничних підприємств до моделі організації, яка самонавчається із створенням ефективної системи безперервного розвитку і навчання персоналу, його самовдосконалення.

1. Акофф Р. О менеджменте / Р. Акофф. – Спб.: 2002. – 448 с.

2. Громько Ю.В., Крупнов Ю.В. Транспортное цивилизационное продвижение – конкретный сценарий развития России. Стратегический доклад. Концептуальное расширение российской повестки дня. – Москва: Институт мирового развития, 2007. – 68 с.

3. Типизация социально-экономических систем по этическому критерию. Концепция духовно-нравственной социально-экономической системы // Вісник економіки транспорту і промисловості. Випуск 28, Харків, УкрДАЗТ, 2009, С. 262 – 272.

4. Ткаченко А. Засади державної політики щодо реформування транспорту в Україні / А. Ткаченко // Акт. пробл. держ. упр.: зб. наук. пр. Магістр, 2005. – № 1 (23). – С. 124 – 130.

5. <http://www.OrthoMed.ru>.

Стаття надійшла до редакції 20.06.2013



*“Любов матери дана Богом ... Вона триває вічно. Дівоча любов, як хмара диму, змінюється від подиху вітру”.*

*Елізабет Гаскелл  
англійська письменниця вікторіанської епохи*

